



► Nr. 2021/10459-01-01
öffentlich

Lübeck, 28.01.2022

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.320 - Ordnungsamt

Bearbeitung: Melanie Wöhlk (E-Mail: melanie.woehl@luebeck.de Telefon: 122-3219)

Antwort zur Anfrage SPD-Dringlichkeitsantrag: AM Frank Zahn (SPD): Service-Zeiten für Student:innen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.02.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.02.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	

Anlass:

Anfrage SPD-Dringlichkeitsantrag: AM Frank Zahn (SPD): Service-Zeiten für Student:innen

Antwort:

1. Das Ordnungsamt bietet temporär abgestimmte Servicezeiten auf dem Gelände z.B. der UNI nach Beginn des Wintersemesters an. Dazu sind Gespräche mit der Administratur der Hochschule und z.B. der AStA zu führen um die Bereitstellung einer Örtlichkeit und die am besten geeigneten Servicezeiten zu ermitteln:

Das Angebot temporärer Servicezeiten auf dem Gelände der UNI Lübeck bedarf eines städtischen IT- Netzes, um das Fachverfahren OK.EWO (Melde- und Passwesen) starten zu können. Ein städtisches IT-Netz ist auf dem Gelände der UNI Lübeck nicht vorhanden.

2. Im Bürgerservicebüro Hochschulstadtteil außerhalb der üblichen Servicezeiten, ermittelte und abgestimmte Servicezeiten nur für Studierende anzubieten:

Rücksprachen mit der Uni Lübeck und der TH haben ergeben, dass für

März	ca. 100
Oktober/November	ca. 1.300

Studierende jährlich erwartet werden. Anhand der Anträge auf Begrüßungsgeld ist davon auszugehen, dass nur ca. 600 Studierende ihren Wohnsitz auch tatsächlich nach Lübeck verlegen.

Es sind somit Termine für ca. 600 Studierende vorzuhalten.

Die Uni Lübeck gibt folgendes zu bedenken:

- Viele Studierende ziehen einige Monate vor oder nach Semesterbeginn nach Lübeck. Ihnen wäre mit einer Terminbündelung auf wenige Tage zum tatsächlichen Semesterbeginn nicht geholfen
- Viele Studierende ziehen nicht in die Nähe der UNI. Für sie wären Termine in anderen Bürgerservicebüros gewinnbringender

Weitere Punkte, die es zu berücksichtigen gilt:

- Die Studierenden haben unterschiedliche Stundenpläne und würden Termine, die lediglich in den Nachmittagsstunden angeboten werden, nicht zwangsweise nutzen wollen
- Viele Studierende müssen parallel zur Ausländerbehörde. Ihnen würde die bloße Erledigung ihrer melderechtlichen Pflichten nicht ausreichen. Diese Studierenden sind mit Kombiterminen (Melde- und Ausländerbehörde) im Lichthof besser bedient
- Bereits in der Vergangenheit wurden Sondertermine für Studierende angeboten. Im Ergebnis ist der Großteil der Studenten aber zu ihnen genehmen Zeiten erschienen, so dass diese Sondertermine wieder abgeschafft worden sind. Hier wäre einzig das Angebot einer Kombination aus Melde- und Ausländerbehörde direkt auf dem UNI Gelände gewinnbringend.

Fazit:

Das Ordnungsamt ist durchaus in der Lage, Sondertermine im Bürgerservicebüro Hochschulstadtteil anzubieten. Allerdings geht dies zu Lasten der Gesamttermine für alle Bürger:innen Lübecks. Bei einer Vorhaltung von Sonderterminen und einer möglichen Nichtabnahme durch Studierende sind Mitarbeitende an diesem Standort gebunden, die im Zweifel keine Bürger:innen bedienen können.

Das Ordnungsamt rät zu Sonderterminen für Studierende ab.

Anlagen:

keine

Senator Ludger Hinsen



► Nr. VO/2022/10745
öffentlich

Lübeck, 04.01.2022

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

Experimenteller Verkehrsversuch "Gute Mobilität für alle" in der Fackenburger Allee/Bahnhofsbrücke bis Krempelsdorfer Allee/Stoekelsdorfer Straße/Friedhofsallee

Beratungsfolge:

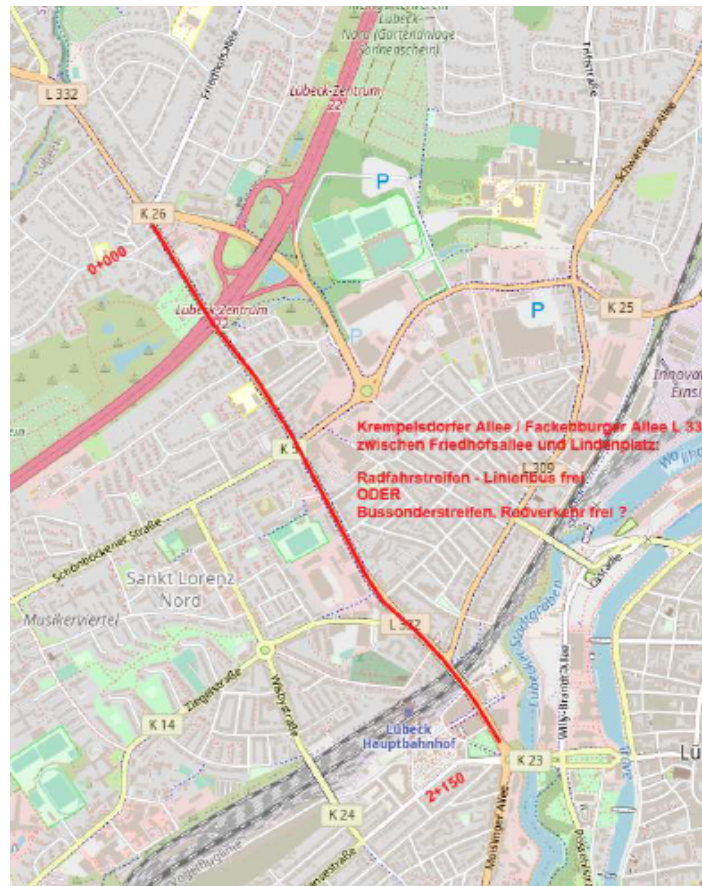
Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.01.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
18.01.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Verschiedenste Beschlüsse/Anträge zur Verkehrswende

Bericht:

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der durch die Hansestadt Lübeck beschlossenen Ziele zum Klimaschutz sind Maßnahmen der Verkehrswende, die ein auf den Umweltverbund ausgerichtetes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung fördern (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), wesentlich. Im begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraum ist die Umsetzung von Maßnahmen, die auf eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zielt, bislang jedoch noch wenig erprobt. Mit der Neugestaltung der Moislinger Allee im vergangenen Jahr konnten erste Erfolge verzeichnet werden. Die Planungen für den Premium-Radweg in der Ratzeburger Allee („Radschnellweg“, Umsetzung ab 2023) werden diesen Gedanken aufgreifen und weiter entwickeln. Parallel sollen auch in diesem Jahr weitere Erkenntnisse im Hinblick auf die konkrete Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrswende gesammelt werden. Der Fachbereich 5 plant zusammen mit dem Fachbereich 3 hierfür die Durchführung eines experimentellen Verkehrsversuchs in dem Straßenzug Krempelsdorfer Allee und Fackenburger Allee.



Ausschlaggebend für diesen Verkehrsversuch sind die regelmäßigen Forderungen von verschiedenen Interessengruppen, den Verkehrsraum anders bzw. neu zu verteilen. Hierzu gab es unter anderem Anträge bzw. Beschwerden unter den Stichworten:

- POP UP Lane
- mehr Abstand auf den Fußwegen
- sichere und gute Radwegeverbindungen
- Einrichtung/Erweiterung von ÖPNV-Spuren
- Förderung des ÖPNV, Fahrbahnrandhaltestellen
- Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeiten auf 30 km/h
- gefährliche/behindernde Be- und Entladevorgänge auf der Fahrbahn und auf Radwegen
- mehr Straßenbäume
- Urban Gardening
- Fahrradreparatursäulen
- Carsharingplätze
- Schaffung von einer E-Ladeinfrastruktur
- Klimanotstand
- Lärminderung
- CO₂-Reduzierung
- Häufung ordnungsrechtlicher Verwarnungen im Bereich des ruhenden Verkehrs

Die Verwaltung ist überzeugt, dass nahezu alle vorstehend aufgeführten Forderungen im Rahmen des Verkehrsversuchs berücksichtigt werden können. Insofern wird erwartet, dass der Verkehrsversuch Antworten darauf geben wird, ob, inwieweit, durch welche Maßnahmen und mit welchen Folgen ein verändertes Mobilitätsverhalten zukünftig die unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum formen wird.

Der Zeitpunkt für den experimentellen Verkehrsversuch ist günstig, da durch das Bauvorhaben „Ersatzneubau Bahnbrücke“ die Verkehre in diesem Straßenabschnitt bereits reduziert sind. Der Fachbereich 5 geht somit davon aus, dass der experimentelle Verkehrsversuch verträgliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Krempelesdorfer Allee/ Fackenburger Allee haben wird.

Die Fackenburger Allee ist für die Versuchsanordnung darüber hinaus besonders geeignet, weil hier zahlreiche Mängel zu verzeichnen sind, auf die der Verkehrsversuch reagieren muss. Es wird somit erwartet, dass sich die aus dem Verkehrsversuch gewonnenen Erkenntnisse zukünftig auch auf weniger komplexe Straßenzüge übertragen lassen. So weist die Fackenburger Allee zwischen Krempelesdorfer Allee/Stockelsdorfer Straße und Bahnbrücke erhebliche Mängel in der Flächenaufteilung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr auf, daher soll ein Verkehrsversuch voraussichtlich beginnend im 2. Quartal 2022 zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs für alle Verkehrsarten durchgeführt werden.

Der ausgewählte Abschnitt ist darüber hinaus ein Bereich,

- der hohe klimatische Defizite aufweist,
- der keine Aufenthaltsqualität besitzt,
- der durch Kfz-Verkehr hochbelastet ist,
- der eine hohe Unfallhäufigkeit aufweist,
- er keine ausreichenden Verkehrsräume für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Zufußgehende und Radfahrende) hat,
- an dem die Veränderungen für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich spürbar werden.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Komfortabler Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmende (Gute Mobilität für alle = jedem seine Spur).
- Anreize für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Förderung Umweltverbund).
- Förderung von Lebensqualität an einer Haupteinfallstraße (Aspekte: flüssig, sicher, attraktiv, leise, stressfrei, rücksichtsvoll, bequem).
- Wirksame Maßnahme zur Erreichung der bereits beschlossenen Klimaziele.
- Evaluation im Hinblick auf Erkenntnisgewinn zur Umsetzung der Verkehrswende.

Folgende Maßnahmen werden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung und zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf eine Fahrspur pro Fahrtrichtung.
- Die jeweils rechte Fahrspur wird als Radfahrstreifen markiert, auf dem per Beschilderung der Linienbusverkehr zugelassen wird (Prinzip POP UP Lane und Förderung ÖPNV).



- Verbot des Linksabbiegens auf der gesamten Strecke und der einmündenden Rippenstraßen gegebenenfalls durch bauliche Einrichtung/Schweller. Das Linksabbiegen wird nur bei signalisierten Kreuzungen zugelassen.
- Verbreiterung der Gehwege, da vorhandene Radwege als Gehwege durch Schilder und/oder Piktogramme ausgewiesen werden.
- Schaffung von Ladezonen z. B. von 08.00 – 20.00 Uhr, um die dort ansässigen Betriebe zu unterstützen. Kein Be- und Entladen auf der Fahrbahn oder dem Radfahrstreifen. Parken nur noch nachts erlaubt.

Vorgesehen sind:

- Einbindung und Beteiligung der Anwohner:innen und Nutzer:innen des Straßenabschnitts.
- Einbindung und Beteiligung der wesentlichen Stakeholder.
- Beauftragung eines professionellen Kommunikationsbüros als Ansprechpartner:in „one face to the customer“.
- Heraushebung des ergebnisoffenen Charakters des Verkehrsversuchs beschränkt auf eine Laufzeit von mindestens 6 Monaten (voraussichtlich 01.05. – 31.10.2022), bei Bedarf erweiterbar bis zu einer Maximaldauer von 12 Monaten. Danach sind ein Rückbau und eine umfassende Evaluierung geplant.
- Begleitung des Verkehrsversuchs durch den intensiven Einsatz vom Ordnungsdienst.

Mit dem experimentellen Verkehrsversuch setzen sich der Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung als auch der Fachbereich 5 - Planen und Bauen für die Weiterentwicklung der Mobilität in Lübeck ein.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen



► **Nr. VO/2021/10686**
öffentlich

Lübeck, 29.11.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafentwicklungsplans 2030

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.12.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
10.01.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
18.01.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Jährliche Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Hafentwicklungsplans 2030

Bericht:

Allgemeines

Am 28. Mai 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft den Hafentwicklungsplan 2030 (HEP2030) beschlossen und damit den strategischen Entwicklungskorridor des Hafens sowie die Handlungsfelder zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit des Port of Lübeck aus städtischer Sicht fortgeschrieben. Der HEP2030 bietet damit die Leitplanken für die Entwicklung der Logistikkreisläufe Hafen. In dieser Funktion ist der HEP2030 verlässliche Basis für die unternehmerischen Entscheidungen der Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft. Dies schafft Kontinuität und Verlässlichkeit bei der Entwicklung derart komplexer Infrastrukturen, wie dem PORT OF LÜBECK.

Der von der LPA erstellte HEP2030 ist grundsätzlich eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK unter Berücksichtigung einer Umschlagprognose. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkund:innen an den Hafen. Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Um-

schlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, als ein weiteres Element zu nennen. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg/Siems/Schlutup und Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP2030 berücksichtigt.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in den Hafenterminals beschreibt der HEP2030 auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen. Insgesamt sind im HEP2030 zehn Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten, zu entwickeln und auch fortzuschreiben sind.

Der HEP2030 zeigt die strategische Gesamtperspektive auf, die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe erforderlich sind. Mit den definierten und beschlossenen Arbeitsbereichen und dem mit diesem Bericht vorgelegten ersten Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf dem ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven. Letztendlich werden alle zehn Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entwickelt und entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Alle zehn Arbeitsbereiche zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft und für eine Fortschreibung gesammelt. Einen richtigen neuen HEP bzw. die Fortschreibung wird es erst mit einer neuen Prognose des Bundesverkehrsministeriums geben, die voraussichtlich in 3-5 Jahren vorliegen wird. Grundsätzlich ist aber die aktuelle Hafenenwicklungsplanung ein dynamischer und stetiger Prozess, der die Bedarfe an den PORT OF LÜBECK regelmäßig überprüft und konkretisiert.

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteinen strukturiert. Grundsätzlich sollen im 4. Quartal eines jeden Haushaltsjahres der Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan überprüft und fortgeschrieben werden. So werden die strategischen Bearbeitungsschwerpunkte der LPA eines anstehenden Haushaltsjahrs vorbereitet und mit Meilensteinen als jeweiliger Ziellarbeitsjahresplan definiert. Die Meilensteine dienen hierbei als Kontrolle des Arbeitsfortschritts.

Die flexible und kurzfristige Reaktion und Bearbeitung von zusätzlichen oder ergänzenden Themen ist hierbei auch sicherzustellen. Eine wichtige Aufgabe wird zukünftig sein, die bestehenden Potenziale des Hafenstandorts zu identifizieren und zu aktivieren und seine Akzeptanz und die Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

Der beigefügte Statusbericht stellt die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen im tabellarischen Überblick dar.

Anlagen:

1 – Statusbericht

Senatorin Joanna Hagen



Hafenentwicklungsplan 2030

Port of Lübeck

Statusbericht 2021

Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan

Hansestadt Lübeck

Fachbereich Planen und Bauen

Lübeck Port Authority

Einsiedelstraße 6 | Gebäude 96 | PLZ Lübeck

(0451) 115

lpa@luebeck.de

www.luebeck.de

Lübeck, Datum

Inhalt

1. Einleitung..... 3

2. Inhalt 4

3. Umsetzung 4

1. Einleitung

Der Hafententwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen.

Der von der LPA erstellte Hafententwicklungsplan 2030 (HEP) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des Lübecker Hafens unter Berücksichtigung einer Umschlagprognose. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist.

Des Weiteren zeigt er auch die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an unseren Hafen.

Die strategische Hafententwicklung wird dabei im Wesentlichen von 3 unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP berücksichtigt.

Im Zuge der Erstellung des HEPs hat die LPA gemeinsam mit der IHK und weiteren Projektbeteiligten gutachterlich die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Lübeck untersuchen lassen. Es kann danach festgehalten werden, dass die ca. 7.000 direkt abhängigen Arbeitsplätze ca. 10 % der Gesamtwirtschaftsleistung der Hansestadt erbringen. Damit ist die maritime Wirtschaft nach der Stadt und dem Land einer der größten Arbeitgeber in dieser Region.

Der HEP bietet dieser Wirtschaftsbranche und den direkt und indirekt mit ihr verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können.

Dieser Logik folgend setzt der Beschluss des HEPs keinen Automatismus in Gang, der sämtliche aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen unmittelbar in die Umsetzung bringt.

Mit dem Beschluss des HEPs hat sich die Hansestadt zu ihrem Hafen bekannt und nimmt ihre aktive Rolle in der Gestaltung und Schaffung verlässlicher Entwicklungsrandbedingungen wahr. Die Anerkennung der kontinuierlichen Fortschreibung der Planung gespiegelt an den sozioökonomischen Entwicklungen sichern dabei die notwendige Flexibilität sowie die Zukunftsfähigkeit von öffentlichen und privaten Investitionen.

Insofern ist die überschlägige Investitionsrechnung zwar bezogen auf den geschätzten Mittelbedarf unter Ansatz von Förderungen nachvollziehbar, jedoch wird die tatsächliche Umsetzung

einer Infrastrukturinvestition und damit auch über deren Wirtschaftlichkeit erst im Rahmen der konkreten Projektfreigabe einzelner Projekte beschlossen.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in unseren Hafenterminals beschreibt der HEP2030 auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen.

2. Inhalt

Insgesamt sind 11 Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten und auch fortzuschreiben sind.

Der HEP2030 ist kein Bauprogramm, sondern vielmehr ein Strategie- und Managementplan für die Entwicklung des Standortfaktors Hafen und damit ein wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung. Der HEP ist darüber hinaus ein Signalegeber für den Ostseeraum und hat sogar eine europäische Dimension, nämlich für das europäische Transportnetzwerk, in dem der Hafen Lübeck eine Kernfunktion innehat. Mit dem HEP setzen wir uns für eine nachhaltige Entwicklung unserer Hafeninfrasturktur im Rahmen der städtischen Entwicklungsplanung ein und schaffen damit auch die Grundlage für den Dialog mit dem Bund und dem Land als den Infrastrukturbetreibern für Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die wesentlichen Handlungsfelder sind im HEP2030 in Arbeitsbereiche gegliedert und decken ein breites und umfassendes Spektrum ab. Eine wichtige Aufgabe wird zukünftig sein die bestehenden Potenziale des Hafenstandorts zu identifizieren und zu aktivieren und seine Akzeptanz und die Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

3. Umsetzung

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteine strukturiert.

Grundsätzlich sollen im 4. Quartal eines jeden Geschäftsjahres der Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan geprüft und fortgeschrieben werden. So werden die strategischen Bearbeitungsschwerpunkte eines anstehenden Geschäftsjahres vorbereitet und mit Meilensteinen als jeweiliger Zielerbeitsjahresplan definiert. Dieses ist u.a. auch für die Planung des jeweils anstehenden Investitionshaushalts eines Folgejahres wichtig.

Die Meilensteine dienen hierbei als Kontrolle des Arbeitsfortschritts.

Die flexible und kurzfristige Reaktion und Bearbeitung von zusätzlichen oder ergänzenden Themen ist hierbei auch sicherzustellen.

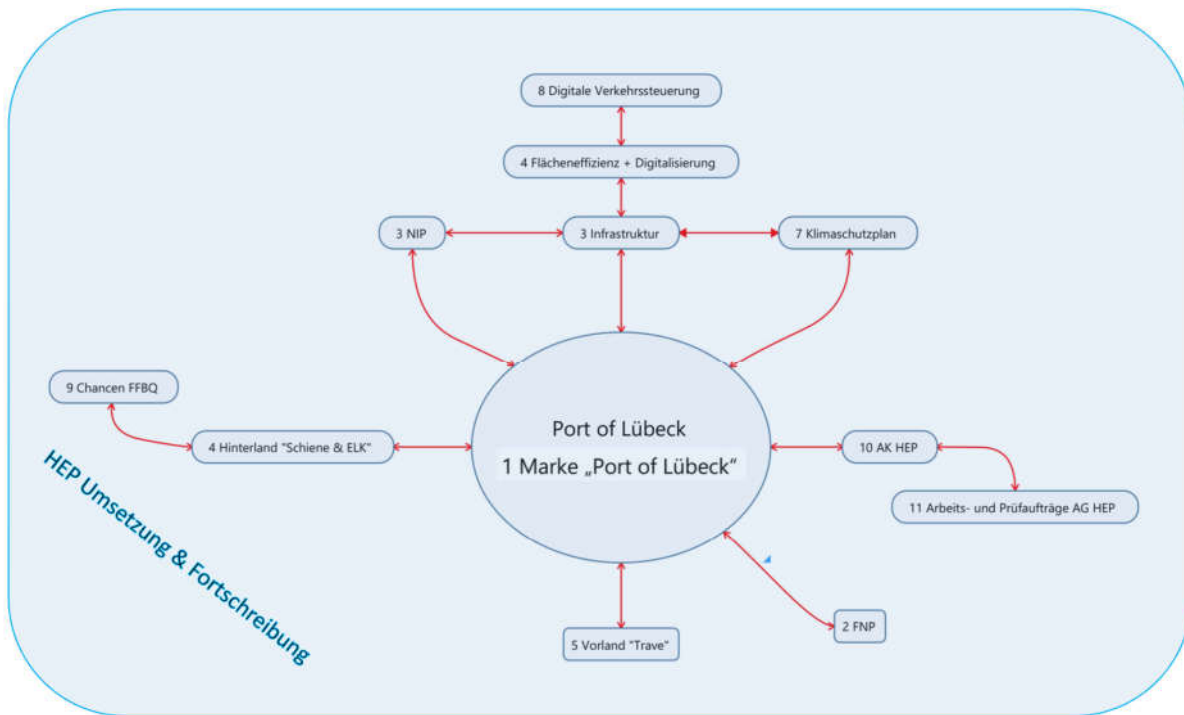


ABBILDUNG 1: ZUSAMMENFASSUNG DER ARBEITSBEREICHE

Im Rahmen der HEP-Umsetzung ist es wichtig zu verstehen, wie die einzelnen Arbeitsbereiche zusammenhängen (siehe hierzu Abbildung 1). Im Zentrum steht der PORT OF LÜBECK mit allen seinen Hafenterminals in den drei Bereichen Stadthäfen, Mittelhäfen und Mündungshäfen. Ihm zugeordnet als übergeordnete Marke „PORT OF LÜBECK“ ist somit der Arbeitsbereich 1.

Gleichberechtigt sind die Arbeitsbereiche 3 – geteilt in Infrastruktur/Betrieb und Naturschutz (NIP) – sowie der Arbeitsbereich 7 (Klimaschutz) nebeneinander. Alle drei werden vorerst entkoppelt voneinander begonnen und zu gegebenen Zeitpunkten zusammengeführt. Dem Arbeitsbereich 3 (Teilbereich Infrastruktur/Betrieb) ist der Arbeitsbereich 4 (Flächeneffizienz & Digitalisierung) untergeordnet. Der Arbeitsbereich 8 (digitale Verkehrssteuerung) ist dem Arbeitsbereich 4 als Sonderthema zugeordnet. Die Arbeitsbereiche 2, 5, 6 und 10 sind zu den Arbeitsbereichen 3 und 7 gleichberechtigte Aktivitäten an denen gearbeitet wird. Der Arbeitsbereich 9 mit dem Thema „Chancen und Risiken FFBO“ ist ein spezielles Sonderthema zum Arbeitsbereich 6 (Hinterland). Der Arbeitsbereich 11 ist ein spezieller Unterpunkt zum Arbeitsbereich 10 (Umsetzung und Fortschreibung und Arbeitskreis HEP).

Alle zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft und für eine Fortschreibung gesammelt. Einen richtigen neuen HEP bzw. die Fortschreibung wird es erst mit einer neuen Prognose des Bundesverkehrsministeriums geben, die voraussichtlich in 3-5 Jahren vorliegen werden. Grundsätzlich ist aber die aktuelle Hafenentwicklungsplanung ein dynamischer und stetiger Prozess, der die Bedarfe an den PORT OF LÜBECK regelmäßig überprüft und konkretisiert.

Nachfolgend werden die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen größtenteils im tabellarischen Überblick erläutert, dargestellt und dokumentiert.

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
Erläuterung	<p>Der maritime Hafenstandort hat bisher keine einheitliche Strukturierung nach außen. Im Rahmen der vielen Gespräche zum HEP2030 mit Vertretern der maritimen Wirtschaft wurde das Thema der Bündelung von gemeinsamen Interessen immer wieder angesprochen und eingefordert. Unter anderem sollte dies über eine Marke „PORT OF LÜBECK“ erfolgen.</p> <p>Es ist mit den Akteuren eine abschließende Zieldefinition zu erarbeiten und entsprechende Aufgaben der Marke aufzustellen. Hierfür hat die LPA ein entsprechendes Positionspapier verfasst und den Hafenbetreibern der öffentlichen und privaten Hafenanlagen des PORT OF LÜBECK zur Verfügung gestellt.</p>
Ziel	<p>Das Ziel ist eine Standortvertretung einzurichten, um eine gemeinsame Außendarstellung bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Hafenstatistik etc. z.B. mit Unterstützung einer entsprechenden Internetseite einzurichten. Die Arbeit der „Marke PORT OF LÜBECK“ sollte sich an den strategischen Zielen auf der Basis der Leitbilder des Hafenentwicklungsplans 2030 orientieren.</p>
Aktivität	<p>Die Marke „PORT OF LÜBECK“ begleitet und unterstützt im Rahmen der Leitbilder mit fachlicher Kompetenz die Öffentlichkeit, Verbände, Institutionen, Politik und andere Interessierte in ausgesuchten Themenbereichen durch Leistungen wie zum Beispiel Veranstaltungen, Marktforschung, Informationsbereitstellung und partnerschaftliche Projektarbeit.</p> <p>Das strategische Ziel der Dachmarke PORT OF LÜBECK soll über die Leitbilder gesteuert den Standort voranbringen und weiterentwickeln. Das Engagement der Dachmarke PORT OF LÜBECK soll zum Nutzen unserer maritimen Wirtschaft für den PORT OF LÜBECK entlang den Transportketten zwischen Partnerhäfen und dem Binnenland dienen. Es ist eine Non-Profit-Organisation, die ihre Tätigkeit in wettbewerbsneutraler Weise ausführt.</p> <p>Einer der grundsätzlichen Aufgaben ist die Förderung der Marketingaktivitäten durch Einsatz verschiedener Medien und einer offenen Kommunikation. Die Dachmarke soll das Networking für den Standort</p>

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>unterstützen und soll für eine positive Imagebildung sorgen. Die gemeinsamen Aktivitäten sollen durch Teamarbeit und gemeinschaftliches Handeln geprägt sein.</p> <p>Im Rahmen eines ersten Workshops mit dem so genannten „Inneren Kreis“, der Hafенbetreiber, sollen die Grundzüge der Dachmarke diskutiert werden. Anschließend wäre als nächster Kreis die Vereine der Lübecker Spediteure, der Schiffsmakler, LogRegio und die IHK mit einzubeziehen. Die Marke ist grundsätzlich offen für alle Interessierten.</p> <p>In den Workshops sind diverse Fragen zu bearbeiten z.B.</p> <ol style="list-style-type: none"> a) nach dem Erfordernis von internationalen Repräsentanzen im Ostseeraum (wie LHG in RUS oder FIN) oder wie alternativ die Vernetzung in den wichtigen Märkten abgedeckt oder gewährleistet werden soll. b) die Festlegung der strategischen Ziele der Dachmarke oder Bestätigung der hier genannten strategischen Ziele müsste erfolgen c) für welche verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Themenfelder die Dachmarke arbeiten soll. d) ob die Dachmarke für die Erhebung von Markt- und Verkehrsdaten durch Beauftragung von Gutachten zur Marktentwicklung oder Markttrends zuständig sein soll. e) ob die Dachmarke für gemeinsame Förderprojekte z.B. zur Optimierung der allgemeinen Transport- und Umschlagsprozesse zuständig sein soll f) ob die Dachmarke für gemeinsame Veranstaltungen wie Teilnahme an Messen (z.B. transport logistic), aber insbesondere für eine „Identifikationsveranstaltung“ wie z.B. eine Kombination mit dem Tag der Kapitäne,) oder Ähnliches zuständig sein soll. g) ob die Dachmarke grundsätzlich für die Pressearbeit des Standorts zuständig ist (mit Newslettern, Broschüren und Berichten, mit einer zugehörigen Internetseite, mit einem gemeinsamen Dachmarken-Logo) h) ob die Dachmarke für die Organisation von Besucherprogrammen für Interessenten zuständig ist <p>Es ist grundsätzlich zu klären, welche Interessensgruppen der maritimen Wirtschaft bei der Dachmarke mitwirken dürfen bzw. sollen. Die Organisationsform und deren Abgrenzung zu den bestehenden Verei-</p>

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>nen der Lübecker Spediteure, der Lübecker Schiffsmakler und LogRegio sowie auch der IHK ist zu klären. Dieses impliziert auch eine Abstimmung mit den Interessierten und eine gemeinsame Festlegung hinsichtlich des erforderlichen Personaleinsatzes und des Planungsansatzes für das zugehörige Jahresbudget und der entsprechenden Deckung.</p> <p>Zudem besteht der Wunsch zum einen die generelle Wahrnehmung des Hafenstandorts sowie zum anderen die Wahrnehmung der einzelnen Hafenstandorte in der Öffentlichkeit stärker hervorzuheben. Letzteres z.B. durch Landmarken, die von der Trave aus, deutlich zu erkennen sind.</p> <p>Nachfolgend aufgelistet wie zukünftig die Marke wirken <u>kann</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktive Vertretung innerhalb der Stadt (Politik und Verwaltung), womit ein einheitliches Sprachrohr für den Hafen ins Leben gerufen würde • Wesentliche Plattform, die betreiberunabhängig die Interessen des Hafens bei der Stadtentwicklung und insbesondere über die Stadtgrenzen hinaus vertritt. • Darstellung des Angebots und der Potenziale des Standortes, um Kunden zu akquirieren und neue Nutzerkreise einzuwerben. • Plattform für gemeinschaftliche und strategische Zusammenarbeit • Präsentation und Darstellung des Gesamthafens in Öffentlichkeit zur Verbesserung des Verständnisses • Stärkung der Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Hafenstandorte z.B. durch Landmarkenkonzept <p>Die Ziele aus Sicht der LPA bestehen darin, den Hafen als trimodalen Logistik-Hub zu stärken und die Kompetenzen und Kapazitäten der Betreiber zentral zu bündeln.</p> <p>Über die zukünftige Struktur kann die LPA zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierten Aussagen treffen. Daher muss das Ziel der Dachmarke zunächst gemeinsam entwickelt werden. Die Organisation richtet sich demnach nach dem Zielbild. Die LPA sieht sich in erster Linie als gleichberechtigten Partner im Kreis der Workshop-Teilnehmer und kann einen wichtigen Beitrag zur Dachmarke leisten.</p>

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	Die Marke steht für eine Gesamtstruktur und nicht für Kleinteiligkeit und Einzelinteressen.
Status	Auf einem zugehörigen gemeinsam durchgeführten Markenworkshop wurde mit den Hafengebtreibern vereinbart, dass die abgestimmten Inhalte in einem Entwicklungsplan aufgearbeitet werden und in einem ersten Schritt entsprechende „Quick Wins“ definiert und umgesetzt werden. Die Marke soll so nach außen sichtbar werden. Der Entwicklungs- und Aufbauplan soll im dritten und vierten Quartal 2021 sowie im ersten Quartal 2022 aufgestellt und einvernehmlich abgestimmt werden. Zur Unterstützung wurde hierzu ein professioneller Markenentwickler involviert, der den Markenkern weiter schärfen soll.
Ausblick/Zeit	Die Marke soll sichtbar ab Februar/März 2022 ihren Betrieb aufnehmen. Zur Koordination ist bei der LPA eine entsprechende Organisation auszubilden.

Arbeitsbereich 2	Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen
Erläuterung	Die im HEP2030 in den Hafentlayouts dargestellten und abgeleiteten Flächenentwicklungen insbesondere außerhalb der bestehenden Hafenterminals sind im Flächennutzungsplan-Prozess zu vertreten und letztendlich ist dafür Sorge zu tragen, dass diese in den neuen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck übernommen und dargestellt werden. Das umfasst Flächen für die Hafentflächenenerweiterung (Umschlagflächen), für die hafentaffine Gewerbeentwicklung, für die Hafentbahn-erweiterung sowie für LKW-Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum. Zusätzlich soll die Korrektur der Darstellung bestehender Hafentflächen erfolgen. Hierzu ist die Teilnahme an den behördeninternen Abstimmungsterminen mit Vertretern der Verwaltung sowie der Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen erforderlich.
Ziel	Über den zukünftigen FNP sollen die bedarfsgerechten Entwicklungsmöglichkeiten des PORT OF LÜBECK gesichert werden.
Aktivität	Die LPA beteiligt sich aktiv an der Projektgruppe des FNP (AG Flächennutzungsplan) und an der Kernarbeitsgruppe FNP. Hier werden alle im HEP aufgeführten Flächenentwicklungen mit allen anderen Belangen der städtebaulichen Entwicklung der Hansestadt Lübeck abgewogen. Die Treffen der Kernarbeitsgruppe finden in einem 14-tägigen Intervall statt. Als nächster Schritt ist hier die weitere konstruktive Mitarbeit der LPA in den Projektgruppen und Kernarbeitsgruppen zum FNP zu nennen.
Status	Aktuell läuft auf der FNP-Ebene der Stadtentwicklungsdialog.
Ausblick/Zeit	Nach Kenntnisstand der LPA soll der Entwurf des FNP 2022-23 in die hansestädtischen Gremien eingebracht werden.

Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
Erläuterung	<p>Im Hafenterminalentwicklungsplan sind in den Layoutplänen die grundsätzlichen Entwicklungen der Hafenterminals langfristig skizziert. Nunmehr geht es darum, eine kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzen des Ansatzes zum Nature inklusive Planning (NIP) aktiv anzugehen. Anhand der Schiffsgrößen- und Zuglängenentwicklung ergeben sich Anpassungsbedarfe an der Hafen- und Hafenterraininfrastruktur im Bestand. Zudem wird es bei einigen Hafenterminals aufgrund des prognostizierten Mengenwachstums zu weiteren Anpassungsbedarfen kommen müssen.</p> <p>Dieses geschieht unter Aufrechterhaltung und Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen Hafeninfrastruktur bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung.</p> <p>Das Nature inclusive Planning ist parallel aufzubauen. Hierbei wurden bereits erste Projektideen identifiziert. Diese sind hinsichtlich der Entwicklungs- und Umsetzungsbedingungen zu prüfen und zu entwickeln. Ziel ist eine bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung ausgerichtet an den notwendigen Anforderungen der Kunden des Hafens bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung mit dem primären Ziel für zeitnahe und spätere Infrastrukturmaßnahmen auch entsprechende Ausgleichserfordernisse bedienen zu können.</p>
Ziel Infrastruktur	Die im HEP2030 skizzierte Entwicklung soll über Masterpläne für Hafen- und Hafenterraininfrastruktur der einzelnen Terminals beziehungsweise Hafenbereiche bearbeitet, erstellt und vorgeschrieben werden. Diese Masterpläne decken einen Zeitraum von 5 Jahren ab. Aus den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt.
Ziel NIP	<p>Das Ziel des NIP verfolgt zwei Ansätze:</p> <p>Sicherstellung der Ausgleichserfordernisse für die Erweiterungsprojekte aus dem HEP</p> <p>Grundsätzliche Entwicklung des Naturraums Untertrave.</p>

Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>In der heutigen Zeit stellt sich die grundsätzliche Frage, welche Verantwortung der Mensch in seiner heutigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Grundstruktur gegenüber nachfolgenden Generationen tragen kann oder muss. Es wird notwendig, darüber zu diskutieren, in welchem Zustand wir heute die Natur unseren Nachkommen hinterlassen möchten. Welchen Beitrag können und müssen wir aktuell dazu leisten, die Natur sowie die Tier- und Pflanzenwelt nachhaltig in einen besseren Zustand zurückzusetzen, sodass das Leben auf diesem Planeten auch für Folgegenerationen lebenswert bleibt? Denn die Welt wie wir sie heute kennen, ist endlich. Einen entsprechenden Beitrag möchte das Konzept <i>Nature Inclusive Planning</i> (kurz: <i>NIP</i>) der Hansestadt Lübeck – Bereich Lübeck Port Authority (LPA) leisten. Eine gleichberechtigte Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Hafen und der umgebenden Natur soll das große Ziel dieses Konzeptes sein, für welches es Mehrheiten in der Politik und der Verwaltung zu bilden gilt. Hierbei hat die Lübecker Bürgerschaft mit ihrem Beschluss zum HEP 2030 den ersten großen Meilenstein gelegt.</p> <p>Das Ziel des NIPs ist generell die gleichberechtigte Entwicklung des Naturraums Untertrave mit dem Hafen. Prinzipiell soll eine vorgezogene Ausgleichsregelung erzielt werden, sodass eine Erleichterung bei künftigen Hafenerweiterungsmaßnahmen durch bereits getätigte Naturraumentwicklungen erreicht werden kann.</p> <p>Als Ergebnis aller Bemühungen steht perspektivisch ein funktionierender Wirtschaftsstandort Hafen in einem nachhaltigen Ökosystem Untertrave, das bei Eingriffen durch den Hafen Kompensation erfährt, die seine Ökofunktion erhält und im besten Fall verbessert.</p> <p>Die LPA verfolgt daher die Strategie, in Kommunikation mit Umweltverbänden und Hafenwirtschaft zu treten, um auf einer übergeordneten Ebene grundsätzliche Entscheidungen und Lösungswege aufzuzeigen. Dies könnte zum Beispiel die Einführung eines „Natur- und Klimaschutzfonds“ sein, welcher der grundsätzlichen Kompensationsidee des Ökokontos folgt. Ziel ist es, die Entwicklung des gesamt betrachteten Naturraumes Untertrave in Anlehnung an Managementpläne und Naturraumqualität mit freiwilligen Maßnahmen aufzuwerten, gleichwohl die LPA nur ein Akteur bei der Naturraumentwicklung ist. Daher</p>

Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>ist auch die Zusammenarbeit mit dem Bereich Umwelt-Natur- und Verbraucherschutz, Verbänden und Interessenvertretern (s. Kooperationspartner) und dem Land Schleswig-Holstein ein sehr wesentliches Anliegen und Ziel.</p> <p>Das NIP bietet für oben genannte Aspekte einen geeigneten Rahmen. Aufgrund der räumlichen Nähe des Hafens zum Naturraum Untertrave als Ökosystem, in dem sich die Fläche der Traveförde in einem schlechten Erhaltungszustand befindet (Information aus dem zugehörigen FFH-Managementplan), hat die LPA erkannt, dass eine gleichzeitige Naturraumentwicklung dringend erforderlich ist, wenn Hafen und Natur gleichwertig entwickelt werden sollen. Es wird das Ziel einer ganzheitlichen Betrachtung des Ökosystems Untertrave verfolgt, statt eines kleinräumigen Ausgleichs für einzelne Infrastrukturprojekte. Es handelt sich also um eine gleichzeitige, mit der Hafenentwicklung auf Augenhöhe befindliche Entwicklung des Naturraums Untertrave. Ziel ist es dabei außerdem, einerseits den Natur- und Klimaschutz und andererseits die Akzeptanz gegenüber der Hafenentwicklung in der Öffentlichkeit als auch der Verwaltung gleichberechtigt zu fördern.</p> <p>Grundsätzlich wäre es wünschenswert eine von Einzelinfrastrukturprojekten losgelöste Naturraumentwicklung des Untertraveraums durchführen zu können und sich hierfür entsprechende Boni anrechnen zu lassen. Diesem ganzheitlichen und auf das die Infrastrukturanlage Hafen umgebene Ökosystem bezogenen Betrachtungsansatz stehen aktuell leider rechtliche Hürden entgegen. Hier ist eine Abstimmung und ggf. Anpassung von Gesetzbestimmungen durch die Legislative erforderlich.</p>
Aktivität Infrastruktur	<p>Für weitere Hafenterminals sind schon erste Gespräche geführt worden (Schlutupkai 1 und 2) und werden im Jahr 2022 entsprechende Masterpläne erarbeitet. Der Masterplan Dänischburg-Siems wird gemeinsam mit den beiden dort aktiven Terminalbetreibern in 2022 erarbeitet werden.</p> <p>Zum Masterplan Skandinavienkai haben schon diverse Workshops mit dem Betreiber stattgefunden, so dass aktuell davon ausgegangen wird, dass der Masterplan Ende 2021 vorliegt.</p> <p>Die nächsten Schritte sind hier die Aktualisierung der Stellplatzkapazität und der Trailerdurchlaufzeiten, Konkretisierung von Projekten zur Erhöhung der Gleiskapazität und die flächenmäßige Entwicklung in die</p>

Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>nördliche Borndiekspitze als Umschlagersatzfläche für die Verlängerung des Intermodalterminals. Zudem ist ein entsprechender zukünftiger Liegeplatzplan mit z.T. geometrischen Neueinordnungen von Anlegern für die zukünftigen Bedarfsliegeplängen und -breiten zu entwickeln. Die Liegeplatzzuordnungen sind in Abhängigkeit des zukünftigen Anlegerbelegungsplans vorzunehmen und zudem sind die möglichen Betriebsprozessoptimierungen zu identifizieren, zu prüfen und voranzutreiben.</p> <p>Bisher befinden sich zwei Infrastrukturprojekte des PORT OF LÜBECK in der Projektplanung. Dies sind Lehmannkai 1+ sowie am Skandinavienkai der Anleger 5neu. Darüber hinaus finden erste Workshops und Gespräche zu Infrastrukturanpassungen statt.</p>
Aktivität NIP	<p>Zum Nature Inklusive Planning (NIP) wurde ein Grobkonzept in 2020 erstellt.</p> <p>Bezüglich des NIP ist eine Fortführung und weitere Sammlung von Projekten und Projektideen zur bereits bestehenden Konzeption geplant. Mit allen Maßnahmen soll eine Verbesserung des Zustandes des Ökosystems Untertrave erreicht werden. Das Planungsgebiet soll sich aber nicht nur auf den Untertraveraum begrenzen. Die LPA verfolgt dabei das Ziel der Anrechenbarkeit als Kompensationsmaßnahme für künftige Eingriffe. Aktuell werden potenzielle Ausgleichsflächen ermittelt, welche ggfs. noch durch die Stadtverwaltung käuflich zu erwerben sind. Die durch den HEP beanspruchten künftigen Flächen werden bewertet und der überschlägige Ausgleichsbedarf hierfür ermittelt. Parallel dazu ist ein rechtssicheres Konstrukt zu erarbeiten, welches der LPA die erreichten Anrechenbarkeiten sichert.</p>
Status Infrastruktur	Im Rahmen der Masterplanerstellung wird unter Beteiligung der Hafenbetreiber eine Prioritätenliste erstellt. Diese wird dann Grundlage für die Entwicklung und Realisierung der Einzelprojekte.
Status NIP	Das NIP ist jährlich fortzuschreiben und Schritt für Schritt umzusetzen. Die Projektliste ist kontinuierlich zu ergänzen.
Ausblick/Zeit	In 2022 wird es mehrere Arbeitsgruppen und Workshops zu beiden Themen geben.

Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
Erläuterung	<p>In den nächsten Jahren wird insbesondere der Druck auf den Skandinavienkai als mündungsnahes und umschlagsstärkstes Hafenterminal weiter zunehmen. Die Verlagerung von Ladungspaketen und die Umschlagssteigerung von bestimmten Ladungspaketen wird hier zu leistungsfähigeren Umschlagsflächen- und Anlegerbedarfen führen müssen. Grundsätzlich trifft das auch auf die Mittelhäfen zu, jedoch nicht in der hohen Intensität wie an der Mündung.</p> <p>Hierbei gehen die Anpassung der hafenbetrieblichen Organisation mit digital-gestützten Betriebs- und Verkehrsanpassung sowie infrastrukturellen Erweiterungen auf der Bestandsfläche einher. Der Betrieb und die Infrastruktur bilden eine gemeinsame Einheit und lassen sich nicht losgelöst voneinander betrachten.</p> <p>Zudem sind aber auch schon Flächenentwicklungen außerhalb des jetzigen Terminals vorzubereiten.</p>
Ziel	<p>Die Steigerung der Flächenproduktivität beziehungsweise -effizienz ist durch geeignete Digitalisierungsmaßnahmen kombiniert mit infrastrukturellen Anpassungen im Bestand zu entwickeln. Dies begründet sich durch das Leitziel: „Flächenoptimierung vor Flächenausbau“.</p> <p>Für die LPA stellt die Digitale Infrastruktur eine Komponente der Infrastrukturanlage Hafen dar, die die Basis für die Optimierung des Hafens bildet. Sie steht gleichrangig zu physischer Infrastruktur und ist mit dieser eng verzahnt. Die digitale Infrastruktur zahlt indirekt auch auf das Konto von Klima- und Naturschutz durch Flächen- und Ressourcenschonung ein.</p> <p>Digitale Infrastruktur ist aus Sicht der LPA eine wesentliche Daseinsvorsorge, damit die Prozesse des Hafens nachhaltig ausgerichtet werden können.</p>
Aktivität	<p>Zahlreiche Optimierungsideen sind bzgl. ihres Nutzens und ihrer Realisierbarkeit weiter zu entwickeln und letztendlich umzusetzen.</p>

Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
	<p>Es wird über Workshop-Arbeit im Rahmen der Masterpläne mit den Hafenbetreibern sowie im Arbeitskreis HEP2030 zur weiteren Identifizierung und Bewertung diverser Betriebsprozesse und Ansatzpunkte kommen.</p> <p>Hieraus lassen sich mögliche Prozessoptimierungen bzw. die Anpassung oder Einführung neuer Prozesse und der Bau von zugehöriger digitaler Infrastrukturen ableiten.</p> <p>Der erste große Einstieg in dieses Thema ist das Förderprojekt „Baltic Future Port“, wo mit der Installation eines 5G Campus Netzes die ersten digitalen 5G-Anwendungen von HL und Betreiber sowie der Reedereien zur Optimierung der Betriebsprozesse führen sollen. Es wird das Sprungbrett sein für zukünftige weitere digitale Projektentwicklungen.</p> <p>Parallel soll über den Arbeitsbereich 8 die Automatisierung der straßenseitigen Gateabfertigung mit einer digitalen Zulaufsteuerung vorangetrieben werden (Pregate).</p>
Status	<p>Es ist gemeinsam mit den Hafenbetreibern und mit den Hafenkunden Betriebsprozesse zu überprüfen.</p> <p>Es sind erste Grunderwerbslisten für Hafen und hafennahe Gewerbeentwicklung aufgestellt sowie auch zu potentiellen Ausgleichsflächen. Diese sind zukünftig fortzuschreiben und die Flächenverfügbarkeiten zu sichern.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Dieser Arbeitsbereich erfordert eine kontinuierliche und aktive Diskussion mit den Beteiligten. Diese wird in 2022 fortgeführt. Dabei wird auch die Interaktion bzw. Integration in die Smart-City-Lübeck-Strategie bewertet.</p>

Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
Erläuterung	<p>Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurden die Ostseezufahrten aus der Kategorie A (Ausbau / Anpassung an den Bedarf) in die Kategorie B (nur Unterhaltung) heruntergestuft.</p> <p>Anhand der Schiffsgrößenentwicklung gibt es aus dem HEP2030 einen klaren Prüfauftrag, ob es zukünftig Anpassungsbedarfe an die Bundeswasserstraße gibt. Insbesondere geht es hierbei, um die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenzufahrt und des Schiffsreviers Trave die Erreichbarkeit unserer Hafenanlagen muss in Zukunft weiterhin gewährleistet bleiben.</p>
Ziel	<p>Ziel ist es, dass bei der Fortschreibung des neuen Bundesverkehrswegeplanes die Kategorisierungszuordnung wieder in Kategorie A erfolgt und so der Bedeutung des PORT OF LÜBECKS im transeuropäischen Transportnetzwerk Rechnung getragen wird.</p> <p>Ziel ist zudem mit einem argumentierbaren Projekt „Traveanpassung“ in den neuen Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf zu kommen, um die Erreichbarkeit der Hafenterminals des PORT OF LÜBECK auch für die neuen Schiffsgenerationen sicherzustellen.</p>
Aktivität	<p>Zur Kategorisierung wurde zwischen den Häfen Lübeck und Rostock ein gemeinsames Vorgehen vereinbart. Mit einem entsprechenden gemeinsamen Schriftverkehr und Unterstützung der Wirtschaftsministerien der betreffenden Bundesländer wurde auf das Bundesverkehrsministerium zugegangen.</p> <p>Es ist nunmehr aktuell geplant noch mit dem WSA Ostsee und dem zugehörigen neuen Amtsleiter hier eine fachliche Abstimmung durchzuführen. Gemeinsam mit den Ländern soll zukünftig an dieser Thematik der Korrektur der Kategorisierung gearbeitet werden.</p> <p>Anhand der neuen Schiffsgrößen die im HEP2030 als zukünftige Referenzschiffe identifiziert worden sind, geht es zum einen um die Themen Travevertiefung auf 10,50 m (max. Schiffstiefgang von 9,6m). Dieses begründet sich vornehmlich aufgrund der Entwicklung im Shortsea-Containerbereich sowie der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Massengut-Schiffen (Getreide und Baustoffe). Zudem</p>

Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
	<p>auch zum Teil um das RoRo-Segment mit zukünftig maximalen Tiefgängen bis 8,90 m. Ferner sind aufgrund der Schiffslängen- und Schiffsbreitenentwicklung Radianpassungen, Fahrwasserbreiten- beziehungsweise Fahrwasserverlegungen und Wendekreisaneinandersetzungen zu prüfen. Hierzu zählt auch die Bewertung der Einschiffbarkeit großer Teilabschnitte der Trave inkl. der Zufahrt mit der Travemünder Enge.</p> <p>Grundsätzlich lässt sich rein formal aus der prognostizierten Schiffsgrößenentwicklung der ConRo-, der ShortSea Container- und der schon aktuell fahrenden Panmax-Bulker-Schiffe mindestens die Wassertiefe von 10,5 m ableiten und wurde so im HEP2030 auch beschrieben und erläutert. Erläuterungen zum weiteren Prozedere bzgl. des Ausbaubedarfs einer Bundeswasserstraße erfolgt weiter unten.</p> <p>Der Herrentunnel als vorhandene Verkehrsinfrastruktur stellt hinsichtlich möglicher Vertiefungen der Trave eine Restriktion dar. Gem. einer von der LPA beauftragten gutachterlichen Machbarkeitsstudie wäre eine Wasserstiefe von 10,5 m grundsätzlich möglich (vorbehaltlich evtl. ingenieurtechnischer Sicherungsmaßnahmen gegen Auftrieb des Tunnels).</p> <p>Für die im HEP2030 dargestellte erforderliche Anpassung der Bundeswasserstraße Trave anhand der zukünftigen Schiffsgrößenentwicklung haben erste Termine mit dem Wirtschaftsministerium SH und der GDWS Außenstelle Nord im September 2019 stattgefunden. Die LPA hat auf Basis der Prüfergebnisse des HEP2030 ein Ausbaukonzept mit 13 Teilanpassungsmaßnahmen im Februar 2020 aufgestellt. Dieses Wunschausbaukonzept geht von einer vollumfänglichen Anpassung der Trave bis zu den Stadthäfen aus. Ein realistisches Anpassungskonzept für die Trave ist von der Hansestadt Lübeck, als Bedarfsanmelder, anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse gegenüber dem Bund nachzuweisen. Ziel ist es, mit Rahmen einer Variantenprüfung die Teilanpassungsmaßnahmen der Trave zu ermitteln, die einen Gewässerausbau unter den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums rechtfertigen, um dann im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf zu gelangen.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) umfasst alle Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege, nicht nur den Neu- und Ausbau, sondern auch die Erhaltung und Erneuerung. Der BVWP bildet die gesetz-</p>

Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
	<p>liche Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen und wird in einem 5-Jahres-Rhythmus überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfungen haben keine unmittelbare Auswirkung. Sie können das Parlament aber zur Anpassung der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger (Straße – Schiene – Wasserstraße) oder die Bundesregierung zur Neuaufstellung eines Bundesverkehrswegeplans veranlassen.</p> <p>Jedes Vorhaben wird nach Dringlichkeit unter „Vordringlicher Bedarf (VB)“ oder „Weiterer Bedarf (WB)“ eingeordnet. Zudem werden bereits fest disponierte Projekte als FD bezeichnet. Beurteilungskriterien sind dabei das Nutzen-Kosten-Verhältnis, die raumordnerische Bedeutung (sogenannte Raumwirksamkeitsanalyse), und die Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung. Die genannten Größen werden in Kennzahlen ausgedrückt.</p> <p>Die Nutzen-Kosten-Analyse dient als Instrument zur Wirtschaftlichkeitsberechnung von und Entscheidungshilfe bei öffentlichen Investitionsprojekten. Sie ist eine unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten vorgenommene systematische Bewertung von Maßnahmen im Hinblick auf bestimmte Ziele. Die Nutzen-Kosten-Analysen dienen der Entscheidungsfindung.</p> <p>Ausschlaggebend ist, ob die jeweiligen Projekte – bezüglich Straße, Schiene, Wasserstraße - ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer 1 erreichen. Dies ist ein Wert, der politisch festgelegt wurde. Alle Projekte, die oberhalb von "eins" liegen, werden automatisch in den vordringlichen Bedarf eingestellt, d.h. sie sollen während des laufenden Verkehrsplanes umgesetzt werden. Die übrigen Projekte werden zurückgestellt und sollen dann im Rahmen des folgenden Verkehrswegeplans einer erneuten Untersuchung unterzogen werden oder diese werden politisch getragen.</p>
Status	<p>Die Nutzen-Kosten-Analyse kann nur ein vom Bundesverkehrsministerium anerkannter Fachgutachter erstellen. Die LPA hat deshalb bereits ein entsprechendes Büro mit der Grundlagenermittlung für die relevanten Verkehrs- und Wirtschaftsdaten beauftragt. Es haben im Rah-</p>

Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
	<p>men der Festlegung/Bearbeitung der Eingangsdaten Abstimmungs-gespräche mit den betroffenen Betreibern und Reedereien sowie den Lotsen stattgefunden.</p> <p>In Kürze wird dann die Bearbeitung der eigentlichen Nutzen-Kosten-Analyse erfolgen. Mit den Ergebnissen, die Hauptbestandteil des Ausbaubehrens der Bundeswasserstraße Trave sind, ist voraussichtlich im 1. Quartal 2022 zu rechnen.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Nach Vorlage der NKA muss die strategische Vorgehensweise festgelegt und umgesetzt werden.</p>

Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
Erläuterung	<p>Im Rahmen der HEP-Bearbeitung ergaben sich diverse Fragen zur Kapazitätsauslastung im deutschen Schienennetz u.a. im Bereich Bahnknoten Hamburg sowie im Bereich Bahnknoten Lübeck - insbesondere nach Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung. Aus wettbewerbsmäßiger Sicht ist die Durchgängigkeit der bahntechnischen Anbindung insbesondere für die Intermodalanbindung zu gewährleisten. Es gibt im aktuellen Bundesverkehrswegeplan zahlreiche Bahnprojekte unter anderem die Kurve Bad Kleinen sowie zum Teil die S4 Hamburg. Zudem fordert der Hafen Lübeck eine zweite leistungsfähige Gleisquerung über die Elbe. Gleiches gilt bezüglich der Straßenquerung und die Forderung, dass der Weiterbau der A 20 als Bypass zur A1 fortgeführt wird. Zudem ist ein bedarfsgerechter und zukunftsweisender Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) für den Standort Lübeck von großer Bedeutung. Der ELK befindet sich auf dem East OrientMed Korridor und ist somit Bestandteil des TEN-T Kernnetzes.</p>
Ziel	<p>Dauerhafte Verfügbarkeit von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen Straße, Schiene und Wasserstraße</p> <p>Außerdem sind zukünftige verkehrliche Problembereiche zu identifizieren, um sie in der Bearbeitungsphase des nächsten Bundesverkehrswegeplans benennen, diskutieren und einfordern zu können.</p>
Aktivität	<p>Es ist hierzu weiterhin eine Kommunikation bzgl. der Einforderung der Notwendigkeit dieser Projekte für den PORT OF LÜBECK notwendig. Es ist ein regelmäßiger Austausch mit der maritimen Wirtschaft, der Landesregierung, der Bundesregierung sowie den Projektträgern wie die Deutsche Bahn erforderlich.</p> <p>Grundsätzlich muss weiterhin eine ausreichende Bahnkapazität für den Güterverkehr des Hafens im Hinterland eingefordert werden mit entsprechenden Nachweisen seitens der DB (Stresstest, Simulation). Es müssen in Zukunft ausreichend freie Trassenkapazitäten für Ganzzugverkehre, Einzelwagenverkehre auch privater EVUs vorhanden sein.</p> <p>Lübeck ist als multimodaler Knoten gerade bahntechnisch auszubauen, um die notwendige Erweiterung und den Ausbau des Ladungsbündelungspunkt Lübeck zu ermöglichen. Eine Steigerung der Intermodalkapazitäten am Standort Lübeck ist unter anderem auch im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung wichtig, um rechtzeitig Transportwege zu etablieren und festigen zu können. Die Erforderlichkeit der sogenannten bahntechnischen Nordkurve und die Möglichkeit aus den Hafenbereichen Dänischburg-Siems und Skandinavienkai direkt nach Norden abfahren zu können ohne durch den Hauptbahnhof Lübeck zu fahren und im Güterbahnhof Lübeck Kopf machen zu müssen, ist zu prüfen.</p>

Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
	<p>Bezüglich des ELK ist vom Vorhabensträger Bund ein entsprechender Projektablaufplan bis zum Ziel des Vollausbaus abzufordern, um die zeitliche Perspektive bewerten zu können. Grundsätzlich ist die Zugänglichkeit Lübecks zum europäischen Binnenwasserstraßennetz als Standortvorteil zu erhalten und nachhaltig auszubauen.</p> <p>Aus Lübecker Sicht ist darauf hinzuwirken, dass in der Verkehrspolitik auf Bundesebene der auf EU-Ebene ausgeprägte Vernetzungsgedanke der Verkehrsträger zur Erreichung der Verkehrswende konsequent angewandt wird.</p> <p>So sollte das Potential des Binnenschiffs bei der Bewältigung von Massenguttransporten zur Schaffung freier Kapazitäten im Bahnbereich zu stärken, um so ein Angebot für die Verlagerung von überregionalen Transporten von der Straße auf die Schiene zu schaffen.</p>
Status	<p>Im Rahmen des HEP2030 ist der ELK als ein wichtiges Hinterlandausbauprojekt enthalten. Die Arbeitsgruppe Hafenentwicklung hat ihm im Rahmen der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung auch eine eigene Sitzung eingeräumt.</p> <p>Zu den benannten Hinterlandprojekten erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit der IHK und dem Wirtschaftsministerium in Kiel sowie auch mit der DB.</p> <p>Grundsätzlich muss weiterhin eine ausreichende Bahnkapazität für den Güterverkehr des Hafens im Hinterland mit entsprechenden Nachweisen seitens der DB (Stresstest, Simulation) eingefordert werden. Es müssen in Zukunft ausreichend freie Trassenkapazitäten für Ganzzugverkehre, Einzelwagenverkehre auch privater EVUs vorhanden sein.</p> <p>Bezüglich des ELK ist vom Vorhabensträger Bund ein entsprechender Projektablaufplan bis zum Ziel des Vollausbaus abzufordern, um die zeitliche Perspektive bewerten zu können.</p>
Ausblick/Zeit	Das Thema Hinterland ist über die Marke „PORT OF LÜBECK“ weiterzuentwickeln und voranzutreiben.

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
Erläuterung	<p>Der Klimawandel ist ein Fakt, dem sich auch die Logistik- und Transportwirtschaft stellen muss. Die international und national definierten Klimaziele sind auf Lübeck heruntergebrochen und finden ihren Ausdruck in dem erklärten Ziel der CO₂-Freiheit in 2040.</p> <p>Hierzu hat auch der Transportsektor einen umfassenden Beitrag zu leisten.</p> <p>Im Hinblick auf den Hafen bedeutet das, dass die Entwicklung des Hafens als trimodale Infrastruktureinrichtung die Grundlagen für den Klimaverträglichen und nachhaltigen Hafenbetrieb legen muss. Daraus wird deutlich, dass der Klimaschutzplan „Hafen“ keine singuläre Aufgabe der LPA ist sondern das Zusammenwirken der Infrastrukturentwicklung und des Umschlagbetriebs bedarf.</p> <p>Da der überwiegende Anteil der Klimaauswirkungen aus dem Hafenbetrieb resultieren, kann die LPA nur mittelbar Einfluss nehmen. Jedoch können von der LPA Informationen, Stand der Technik sowie Rahmenbedingungen bzw. infrastrukturelle Voraussetzungen identifiziert und die Umsetzung von Maßnahmen damit ermöglicht werden (LPA = aktiver Beobachter, Organisator, Lenker & Entwickler). Es bedarf hier einem gemeinschaftlichen Handeln, um eine entsprechende Durchschlagskraft zu erreichen. Alle maritimen Akteure sind für die Durchführung von Klimaschutzmaßnahmen grundsätzlich in der Verantwortung.</p> <p>Da ein entsprechender Teil der klimarelevanten Emissionen des Hafens aus dem Energieverbrauch sowie der Flächennutzung resultieren, bedarf es aus Sicht der LPA eines hafenweiten Energiemanagements sowie einer Flächenentwicklungsstrategie zur Erreichung des Zero-Emission-Port.</p> <p>Für die einzelnen Themenbereiche werden Projektentwicklungsskizzen und -pläne erstellt.</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Die Entwicklung neuer effizienter Technologien ist sehr dynamisch schreitet schnell voran. Deshalb muss Klimaschutz in diesem Punkt immer technologieneutral sein. Eine von der Politik einseitige Zwangsfestlegung (z.B. in Form einer Landstromverpflichtung) ist hier nicht zielführend.</p>
Ziel	<p>Ein „Zero Emission Port“ muss mittel- bis langfristig das Ziel sein. Das bedeutet, dass der Hafenebetreiber seinen Betrieb und seinen Umschlag hinsichtlich Emissionen klimaneutral durchführt, dass auch die Schiffe am Liegeplatz sowie während der Revierfahrt und die dem Hafen zu- und ablaufenden Verkehre bilanziell keine Luftschadstoffe mehr emittieren.</p> <p>Grundsätzlich ist in erster Linie die Senkung des Energieverbrauchs und dann erst die Herstellung von regenerativer Energie zum Eigenverbrauch im Vordergrund.</p>
Aktivität	<p>Allgemein</p> <p>Als Basis des Klimaschutzes dient die CO₂ Bilanz der maritimen Wirtschaft auf dem Kreisgebiet der Hansestadt Lübeck im Bezugsjahr 2015 (Bezugsjahr HEP2030). Hierbei sind die hafenbezogenen Verkehre sowie die Energieverbräuche der Terminals und die Schiffsbelastungen sowie der Umschlagbetrieb enthalten. Zur Reduktion dieses CO₂-Systems sind entsprechende Maßnahmen zu identifizieren und gemeinschaftlich umzusetzen. Mögliche Maßnahmen sind der Aufbau von Landstromversorgung von Schiffen, Möglichkeiten zur Bebung und Betankung mit LNG (als Brückentechnologie), Nutzung beziehungsweise Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien und Einsatz von Treibstoffen aus erneuerbaren Technologien. Hier sind unter anderem der Bau von PV Anlagen, der Einsatz von Wasserstoff sowie Ammoniak als Treibstoff für Umschlaggeräte bzw. Schiffe, LNG Tankstelle für LKWs, LNG-Bebung von Schiffen, Umstellung der Beleuchtung auf LED und weitere zu nennen.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Umsetzbarkeit Landstrom

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Die Nutzung von Landstrom ist grundsätzlich sinnvoll, wenn die Rahmenbedingungen gegeben sind. Das heißt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) die Schiffseigentümer/Reeder an ihren Schiffen die Möglichkeit von Landstromanschlüssen vorhalten müssen (das ist bei den Bestandsschiffen nicht gegeben) und 2) die Schiffseigentümer/Reeder den Landstrom auch verwenden. <p>Beide Rahmenbedingungen hängen direkt von wirtschaftlichen Aspekten ab.</p> <p>Derzeit arbeitet die LPA an einer Landstromversorgung (Onshore Power Supply / OPS) von zwei Schiffsanlegern am Skandinavienkai, weil zwei Schiffseigentümer/Reeder explizit eine Stromversorgung ihrer neuen Schiffe angefordert haben. Zudem rüstet ein Reeder einen Teil seiner Bestandsschiffe um. Dieses Projekt ist ein gutes Beispiel für eine sinnvolle Investition, weil Kunden des Hafens, zwei Reedereien, explizit landstrom-fähige Schiffe entweder neu bauen oder Bestandstonnage aktuell umrüsten. Die Ausweitung des langfristigen Ausbaukonzeptes OPS wird derzeit geprüft und der zukünftige Bedarf ermittelt.</p> <p>b) LNG-Konzept</p> <p>Eine Reederei (Fa. Containerships aus dem ShortSea Container-Segment), die auch Lübeck anfährt, hat bereits LNG taugliche Schiffe gebaut und wird weitere in Dienst stellen. Mit diesem Schiff war die Reederei aber noch nicht in Lübeck. Aktuell bauen zwei Reedereien (TT-Line und SOL Wallenius, beide aus dem RoRo/RoPax-Segment) LNG-taugliche Schiffe. LNG-tauglich heißt, die Fahrzeuge können mit LNG oder mit Marine Diesel fahren. Diese Schiffe werden Lübeck voraussichtlich ab 2022 anfahren. Hierfür versucht die LPA Wirtschaftsunternehmen zu finden, die im Hafen Lübeck eine LNG-Bunkerinfrastruktur für Schiffe aufbauen und betreiben. Bisher haben wir zwar Gesprächspartner gefunden, aber noch keine konkreten baulichen Umsetzungen erreichen können.</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Für den Bau eines Liegeplatzes für ein schwimmendes LNG-Tanklager sind rd. 3,0 Mio. EUR inkl. der Erstellung von Risiko-/Gefährdungsgutachten anzusetzen.</p> <p>Anders sieht es bei der LNG-Versorgung von LKWs aus. Hier sind wir konkret dabei, eine LNG-Tankstelle am Skandinavienkai auch baulich umzusetzen.</p> <p>Hauptziel des HEPs hierbei ist es, die Versorgung der Verkehre im Lübecker Hafen mit fortschrittlichen Kraftstoffen bzw. die signifikante Verringerung der klima- und gesundheitsschädigenden Abgase des Verkehrssektors einzuleiten und sicherzustellen. Auf der straßenbezogenen Seite können die strengen Umwelanforderungen der Euro-VI-Abgasnorm mit LNG spielend eingehalten werden. Im Vergleich zu Diesel werden bei LNG die Schwefeloxid- und Feinstaub-Emissionen um fast 100 Prozent, die Stickoxid-Emissionen um 80 bis 90 Prozent und der CO₂-Ausstoß um bis zu 15 Prozent reduziert. Die Lärmemissionen sind um bis zu 50 Prozent geringer als bei einem Dieselfahrzeug. Eine wichtige ergänzende Voraussetzung hierbei ist, dass es derzeit eine Mautbefreiung für LNG betriebene Lkws gibt und dass diese Mautbefreiung bis Ende 2023 verlängert wurde.</p> <p>Deshalb sehen wir als LPA die Konzeption und Realisierung eines straßenseitigen LNG-Tankstellenangebots am Skandinavienkai für den Transportsektor als besonders wichtig an. Das lokale Potenzial von rd. 1,2 Mio. Lkw- / Trailerbewegungen pro Jahr ist beim größten RoRo- und Fährhafen an der Ostsee sehr groß. Auf der Wasserseite werden wir weiter daran arbeiten. LNG ist eine Übergangs- bzw. Brückentechnologie. Es gibt derzeit nichts Vergleichbares. Die Schiffe haben grundsätzlich eine Lebensdauer von rd. 30 bis 40 Jahren. Flüssiggasbetriebene Schiffe reduzieren die Luftschadstoffemissionen im Vergleich zu jetzt beträchtlich.</p> <p>c) Erarbeitung CO₂-Footprintsystem</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Die LPA arbeitet an der Aktualisierung und Vervollständigung des maritimen CO₂-Modells für den Wirkungsbereich Lübeck. Exakte CO₂-Bilanzierungen wird die LPA in den jährlich geplanten Klima- und Naturschutzberichten für alle relevanten Energieträger dokumentieren und über erreichte CO₂- und Luftschadstoffsenkungen berichten.</p> <p>Ziel ist dabei, dass der Bericht die Infrastrukturerstellung und -unterhaltung sowie den Betrieb enthält.</p> <p>d) Aufzeigen möglicher alternativer Energieversorgung</p> <p>Das Themenfeld der Energieversorgung ist vielfältig und die LPA hat auch nur bedingt Zugriff auf zugehörige Informationen der einzelnen Hafentreiber.</p> <p>Zudem gibt es zum Thema Wasserstoff eine Kooperation innerhalb Lübecks mit dem so genannten H₂HL Kern-Team.</p> <p>Aktuell soll auf dem Dach der Fährhalle am Skandinavienkai eine erste PV installiert werden. Grundsätzlich bieten sich leider nicht alle Hallendächer im Bestand in den öffentlichen und privaten Hafenanlagen für die Ausrüstung mit PV-Anlagen an, da bei der Planung vor Jahrzehnten eine zusätzliche Lastreserve für solche Nachrüstungen nicht berücksichtigt wurde. Wir gehen aber davon aus, dass in Zukunft grundsätzlich der Fortschritt leichtere PV-Panels entwickelt, so dass dann diese Dachflächen auch nachgerüstet werden könnten.</p> <p>Die LPA arbeitet zudem auch an einem Konzept zur Erzeugung von alternativen Strom aus Kleinwindkraftanlagen.</p> <p>Weiterhin hat die LPA überprüft, ob die Nutzung der Strömung der Trave zur Stromerzeugung wirtschaftlich darstellbar ist. Die dazu erstellte wissenschaftliche Expertise kommt zu dem Ergebnis, dass die Trave hierfür keinen nennenswerten Potentiale bei der heute verfügbaren Technik bietet.</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>e) Sonstiges</p> <p>Eine Staffelung der Liegeplatzentgelte für Schiffe nach umweltrelevanten Gesichtspunkten ist grundsätzlich sinnvoll, so dass Landstromnutzung oder Vergleichbares honoriert wird.</p> <p>Da es in Lübeck Sache der Hafenbetreiber ist, die Hafentgelte zu erheben, ist es erforderlich, die wirtschaftlichen Randbedingungen so zu gestalten, dass die Einführung klimarelevanter Komponenten bei den Hafentgelten wirtschaftlich darstellbar ist.</p> <p>Eine Verpflichtung zur Landstromnutzung sieht der PORT OF LÜBECK, wie auch alle maritimen Vertreter und Verbände sehr kritisch, da alle rechtlichen Vorgaben und Regulierungen technologieneutral sein müssen. Es bestehen oder es gibt alternative Lösungen, mit denen die gleichen Ziele erreicht werden könnten. Hier seien zur CO₂-Reduzierung nur beispielhaft aufgezählt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der fahrdynamischen Eigenschaften der Schiffe und Schiffsantriebsteile wie Schrauben, • Reduzierung des Schiffsrumpfwiderstands durch Luftblasen, • Einsatz von Elektromotoren sowie Brennstoffzellen kombiniert mit Solarpanelen, • Einsatz von Flettnerrotoren oder • grundsätzlich der Einsatz von alternativen Treibstoffen wie LNG oder zukünftig mit grünem Wasserstoff. <p>Hierzu haben die deutschen Nord- und Ostseehäfen eine gemeinsame Erklärung mit der Überschrift „Zero Emission@berth“ (Memorandum of understanding) veröffentlicht (Anlage 2).</p>
Status	<p>Die LPA bearbeitet derzeit die Themen Photovoltaik, Landstrom, LNG/BioLNG, Wasserstoff, Wind etc. und deren zugehörigen Schnittmengen gemeinsam mit verschiedenen Vertretern aus der Wirtschaft.</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Die erste Landstromanlage mit der Ausrüstung von zwei Anlegern wird am Skandinavienkai in 2023 in Betrieb genommen. Hierzu wurde mind. eine 70% Förderung über zwei Förderprogramme gesichert (EU-Förderprojekt Hansalink 2 und Landesförderung).</p> <p>Parallel wurde die EEG-Umlage für Landstrom deutlich reduziert, um die wirtschaftliche Attraktivität von Landstrom deutlich zu verbessern.</p> <p>Für die anderen Hafenterminals werden Machbarkeitsstudien bzgl. der Umsetzungsmöglichkeit aufgestellt (Beurteilung der Netzkapazitäten, Konzeptionelle Umsetzung etc.).</p> <p>Optional könnten am Skandinavienkai zwei weitere Anleger vor dem Hintergrund der bestehenden Netzkapazitäten bis 2030 ausgerüstet werden. Zudem wären bis 2030 im Bereich Dänischburg/Siems-Schlutup drei weitere Landstromanschlüsse potenziell einzukalkulieren. Alle Anleger bedienen quasi Linienverkehre, was ebenfalls eine Grundvoraussetzung für die Etablierung von einer Landstromversorgung ist. In Lübeck handelt es sich also ausschließlich um Frachtverkehre und nicht vornehmlich wie in den Diskussionen immer wieder angeführt, um die Kreuzschifffahrt der Häfen Hamburg, Rostock oder Kiel.</p> <p>Die Prüfung alternativer Energieerzeugung im bzw. am Hafen hat begonnen.</p> <p>Hierfür wurde eine Wasserstoffstrategie im Hafen mit einem Pilotprojekt entwickelt (Erzeugung von grünem Wasserstoff mittels PV-Strom und Verbrauch durch geeignete Umschlaggeräte vor Ort).</p> <p>Die Realisierung einer LNG-Tankstelle für den Straßenverkehr wurde am Skandinavienkai (Gewerbe-Gebiet Skandinavienkai-Nord) initiiert. Die bauliche Umsetzung wird für Ende 2021 erwartet.</p> <p>Die Erweiterung/Vervollständigung des CO₂-Modells Hafen mit Energieverbräuchen der Terminals wurde gestartet und wird Ende 2021 zwecks Bilanzierung zur Verfügung stehen.</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Das Klimakonzept soll auf Basis des Bezugsjahr des HEP (2015) dynamisch fortgeschrieben und in einen Klimaschutzplan mit einer Zieldefinition überführt werden.</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzplans soll mittels Bilanzierung umgesetzter Klimaschutzteilprojekte mit hafenbezug ein entsprechendes jährliches Monitoring erfolgen. Der jeweilige Sachstand wird in einem entsprechenden Bericht öffentlichkeitswirksam zusammengefasst. Fortlaufend sollen neue und weitere Ansatzpunkte identifiziert, entwickelt und ergänzt werden.</p> <p>Aufgrund der Vielzahl von zu beteiligenden Akteuren der maritimen Wirtschaft sowie der Vielschichtigkeit des Themenkomplexes ist dieses Thema ebenfalls unter der Marke „PORT OF LÜBECK“ zu bearbeiten.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Auf Basis des HEP-Beschlusses erarbeitete die LPA ein erstes Klimaschutzkonzept. Es wurden verschiedene Handlungsfelder und Projektideen bzw. Ansätze zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Hafen identifiziert.</p> <p>Dieses Klimaschutzkonzept dient als Ausgangspunkt um hieraus ein Klimaschutzplan zu entwickeln. Es sind verschiedene Maßnahmen aus den Ideen zu entwickeln, Kosten darzulegen und die Projekte zeitlich einzuordnen.</p> <p>Um die erreichte Reduktion des CO₂-Ausstoßes zu ermitteln, sollen basierend zum Jahr 2015 analog zum HEP die Emissionen bilanziert werden.</p> <p>Im ersten Schritt wurde ein umfassendes Inhaltsverzeichnis für den Klimaschutzplan aufgestellt (Anlage 3). Der Entwurf zum Klimaschutzplan Hafen ist aktuell noch in der Bearbeitung und liegt final noch nicht vor. Das Inhaltsverzeichnis soll zum jetzigen Zeitpunkt eine Übersicht über die Inhalte und die Bandbreite liefern. Es ist davon auszugehen, dass der</p>

Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>vorliegende Plan nicht alle künftigen technischen Entwicklungen überspannen kann, da es sich um eine dynamische Entwicklung handeln wird.</p> <p>Die potenziell durchführbaren Maßnahmen sind im Maßnahmenkatalog aufgelistet. Jede Maßnahme wurde dem heutigen Kenntnisstand entsprechend dargestellt und das mögliche Reduktionspotenzial dargestellt. Es wird deutlich, dass der Fokus hauptsächlich auf der Energie- und Technik-Umstellung hin zu erneuerbaren Energien liegt. Dazu finden sich weitere innovative Lösungen zu Minderung des Müll- und Abwassereintrages.</p> <p>Mit dem im Hafenentwicklungsplan 2030 beschlossenen Klimaschutzplan „Hafen“ ist in seiner ersten Fassung zum Ende des Jahres 2021 zu rechnen. Anschließend wird es einen jährlichen Report zu der Entwicklung und weiteren Planung geben.</p>

Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
Erläuterung	<p>Ein großes Handlungsfeld zur Steigerung der Nachhaltigkeit der logistischen Kette besteht in der Reduzierung von Leerverkehren, Wartezeiten und weiteren nichtproduktiven Nebenprozessen, wie Ladungsübernahmeprozessen oder Ladungsbereitstellung.</p> <p>Hier die Möglichkeiten der Digitalisierung zu identifizieren und nutzbar zu machen ist Inhalt des Arbeitsbereichs 8.</p> <p>Die hafenplanerische und infrastrukturelle Motivationslage an der Bearbeitung dieses Themas sind dabei insbesondere die Ermittlung von positiven Effekten auf</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Flächenproduktivität und damit den Flächenbedarf • den Energieverbrauch. <p>Da Daten ein nicht unerhebliches Firmenkapital darstellen sind neben dem Aufbau der Infrastruktur zur Datengewinnung und -haltung auch die Systeme zum sicheren Datenaustausch zu implementieren.</p> <p>Mithilfe dieser Systeme sollte dann beispielsweise eine flüssigere Verkehrsabwicklung beispielsweise im Bereich der Zufahrt zum Skandinavienkai möglich oder die Verweildauer von Trailern auf Vorstauflächen reduziert werden können. Hierzu besteht die Grundidee eine digitale Steuerung des zu- und ablaufenden Straßenverkehrs einzurichten.</p> <p>Durch die digitale Erfassung der Bahnverkehre ergibt sich so ein Gesamtbild der in den Hafenbereich einlaufenden bzw. aus dem Hafen abfließenden Warenströme. Damit besteht die Möglichkeit die Transporteinheiten im Slotsystem zu steuern und so die Hafenumschlagsflächen effektiver zu nutzen.</p>
Ziel	<p>Diese Idee soll für das umschlagstärkste Hafenterminal in Form eines Pregates mit mehreren Entwicklungsstufen realisiert werden. Grundsätzlich bedeutet das auch eine perspektivische Automatisierung der Abfertigung beziehungsweise eine Regulierung der Zufahrt auf entsprechende vorhandene Hafenflächen. So erfolgt eine Steuerung der Einheiten über ihren Status. Einheiten die sich nicht in einem richtigen Zeitfenster befinden, sollen erst gar nicht zur Hafenzufahrt kommen. Hierfür ist ein dem Skandinavienkai vorgelagerter öffentlicher LKW-Stellplatz/Rastplatz erforderlich.</p> <p>Auf der Bahnseite ist ebenfalls eine digitale Erfassung der Waggons und der darauf befindlichen Transporteinheiten angedacht und in der Um-</p>

Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>setzung. Durch die frühzeitigere Kenntnis von gebuchten beziehungsweise nicht gebuchten Einheiten kann mehr Transparenz und eine Optimierung der Abfertigungs- und Umschlagprozesse erfolgen.</p> <p>Das mittelfristige Ziel ist eine direkte Kommunikation mit den auf den Hafen zulaufenden Einheiten (Straße und Bahn sowie auch vom Wasser) mit dem entsprechenden Status.</p>
Aktivität	<p>Aufgrund der regelmäßig zu beobachtenden Rückstauereignisse am Südgate des Skandinavienkais wurde eine Arbeitsgruppe aus der LHG, der LPA und den Reedereien TT-Line, Finnlines und Stena Line gegründet. Als erstes Ergebnis dieser Gruppe wurde die sog. „Sofortmaßnahme Südgate“ durch Anpassung der Verkehrsorganisation/-führung“ im Südgate umgesetzt. Die Staubildung konnte deutlich gemindert werden. Weitere Entwicklungsstufen werden gemeinsam erarbeitet und vorbereitet. Letztendlich soll die Idee eines Pregates mit vorgelagerten öffentlichen LKW-Stellplätzen geplant und umgesetzt werden.</p>
Status	<p>Sämtliche derzeit vorhandenen Abfertigungsprozesse sind in diesem Zusammenhang gemeinsam mit Betreiber und Reedereien sowie später auch mit Spedition auf die digitalen Ansprüche anzupassen. Hierzu finden bereits regelmäßig Workshops mit Betreiber und Reeder statt. Der Zufahrtsbereich zum Südgate ist diesbezüglich infrastrukturell anzupassen (Zwischenstufe Roadgate). Das Pregate kann später nur funktionieren, wenn es die zugehörigen öffentlichen LKW-Stell-/Rastplätze gibt, um abgewiesene Einheiten gezielt auf diesen Bereich verweisen zu können. Der LKW-Stell-/Rastplätze müssen eine gewisse Attraktivität aufweisen (Sanitäreinrichtungen, Kiosk, Buchungsmöglichkeiten etc.).</p> <p>Aktuell sind schon zwei Förderprojekte zu diesem Thema in der Umsetzung (Railgate und Roadgate).</p>
Ausblick/Zeit	<p>Das Railgate wird im 4. Quartal 2021 beziehungsweise 1. Quartal 2022 baulich umgesetzt. Das Roadgate soll nach Freigabe durch die Politik im 3. bzw. 4. Quartal 2022 folgen. Als erster Einstieg in den Südgateumbau wurden die Sofortmaßnahmen in Abstimmung mit den Betroffenen abgeleitet und bereits umgesetzt. Die zweite Stufe diese Sofortmaßnahmen wird bis Ende des Jahres umgesetzt sein.</p> <p>Zum jetzigen Stand sind noch nicht alle Optimierungsmöglichkeiten umfassend identifiziert und es ergeben sich zukünftig aus dem Rail- und Roadgate noch eine weitere Vielzahl an Optimierungspotenzialen, welche in den nächsten ein bis zwei Jahren zusätzlich zu heben sind.</p> <p>Im nächsten Schritt ist die Konzeptionierung des Pregates mit öffentlichen LKW-Stellplätzen planerisch fortzuführen und die Übertragbarkeit</p>

Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>auf andere Hafenterminals des PORT OF LÜBECK zu prüfen. Parallel dazu sind die Systeme zum Datenaustausch und -bereitstellung gemeinsam mit den Datenlieferanten und -nutzern der Logistischen Kette aufzubauen.</p> <p>Es sind künftig fortlaufend weitere Ansatzpunkte zu identifizieren und geeignete Förderprogramme für die Umsetzung des Pregates zu identifizieren.</p>

Arbeitsbereich 9	Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten
Erläuterung	<p>Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der Seeverkehrsprognose eine entsprechende Umschlagsprognose für die Häfen der Nord- und Ostsee erhoben und veröffentlicht. Dieses Prognosegutachten kommt unter Berücksichtigung einer festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) inkl. einer vollfunktionstüchtigen Hinterlandanbindung (Schiene und Straße) zu dem Ergebnis, dass Umschlagpotenziale bzw. Umschlagmengen der Häfen Kiel, Lübeck, Wismar und Rostock auf die FFBQ verlagert werden.</p> <p>Der Arbeitsbereich 9 ist ein besonderer Unterpunkt zu dem Arbeitsbereich 6 (Hinterland „Schiene & ELK“). Der Hafen- und Logistikstandort Lübeck muss die noch verbleibenden circa neun Jahre nutzen, um die Chancen der FFBQ zu aktivieren und die Risiken zu minimieren.</p>
Ziel	Es sind die Chancen einer FFBQ für den Hafen- und Logistikstandort Lübeck zu heben.
Aktivität	<p>Letztendlich wird die FFBQ Auswirkung auf die Gütertransportwege zwischen Zentraleuropa und Skandinavien - hier insbesondere Dänemark und Südschweden haben. Wir als Hafenstandort stehen diesem Sachverhalt jedoch grundsätzlich positiv gegenüber, wenn es faire Bedingungen hinsichtlich der Festlegung der Durchfahrtskosten durch den Tunnel geben wird. Hier hat unserer Ansicht nach die Politik die Aufgabe einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Es kann zukünftig ja nicht der gesellschaftliche Wille sein, zu transportierende Güter von dem nachhaltigeren Transportmittel Schiff wieder auf die Straße zurückzuholen!</p> <p>Im Rahmen der Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans sind auch die Ideen und Anregungen eines Fachbeitrags der FH Westküste (Prof. Dr. Struwe) mit einbezogen worden. In dieser Unterlage geht es darum, neben dem Hafenknotenpunkt einen starken Bahnknotenpunkt zu etablieren (Ausbau des Ladungsbündelungspunkt) und die vorhandene trimodale Verkehrsdrehscheibe weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang hat die maritime Wirtschaft in Lübeck eine Anpassung der Gleisanbindung der wichtigsten Hafenterminals mit einer direkten nördlichen Anbindung an die neue FFBQ-Gleistrasse gefordert. Das betrifft somit die Hafenbereiche Skandinavienkai und Dänischburg-Siems mit den vier Terminals der Lehmann GmbH und dem Seeland- und dem Skandinavienkai. Derzeit gibt es schon Intermodalverkehre vom CTL, die dreimal die Woche als Ganzzug in Richtung Südschweden über die Jütland-Route fahren – Tendenz steigend. Nach Kenntnis der LPA fährt</p>

Arbeitsbereich 9	Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten
	<p>diese Intermodalverbindung vom CTL – der auch „Alter Schwede“ genannt wird – von Lübeck nach Hamburg und von Hamburg über die Jütlandstrecke, über die Beltbrücke nach Südschweden und zurück. Durch die Möglichkeit einer FFBQ gibt es ja hier logistisch den großen Vorteil falls eine Direktverbindung auf dieser Strecke bestehen würde, die Logistikkette viel schneller und wirtschaftlicher durchführen zu können. Nach einer erstellten Bedarfsprognose werden sich die Zugbewegungen zwischen Dänemark/Südschweden und dem Raum Lübeck deutlich steigern lassen, so dass sich ein nördlicher Anschluss der DB Strecke 1113 an die DB Strecke 1100 ableiten lässt.</p> <p>Auf Basis des Bürgerschaftsauftrags zum HEP2030 hat die LPA nun mit der Suche nach konzeptionellen und grundlegenden Möglichkeiten dieser direkten Anbindung begonnen. Die Anbindung unterliegt selbstverständlich den Anforderungen an eine wirtschaftliche Lösung.</p>
Status	<p>Im Rahmen dieser konzeptionellen Überlegungen wird die LPA von der IHK Lübeck, vom Logistikverein LogRegio e.V. und den Hafenbetreibern Lübecker Hafen-Gesellschaft und Lehmann GmbH unterstützt.</p> <p>Im Rahmen des Arbeitskreises sowie in bilateralen Gesprächen mit den aktuellen Hafennutzern sind diese Ansätze ebenfalls benannt worden. Diese Ansätze sind weiter auszuarbeiten und kombiniert mit digitalen Ansätzen zu entwickeln. So kann es gelingen eine Transportverkehrsachse nachhaltig zu stärken, die in punkto Wettbewerb gegenüber den festen Querungen aussichtsreich begegnen kann. Zusätzlich ist auch im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung zu prüfen, wie zusätzliche Logistikansiedlungen mit dem oben beschriebenen bahntechnischen Ausbau kombiniert werden können.</p> <p>Erste Überlegungen zu möglichen Trassenvarianten liegen mit der Nordkurve vor. Zudem bedarf es hier natürlich auch einer Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein, dem Bundesverkehrsministerium und nicht zuletzt der DB Netz AG.</p>
Ausblick/Zeit	Der Hafen- und Logistikstandort Lübeck muss die nächsten Jahre nutzen, um den Transportweg über den Lübecker Hafen Richtung Skandinavien/Südschweden zu festigen und die bestehenden Transportroute hinsichtlich Kapazität und Service stärken und ausbauen. Die Nutzer (Reeder/Spediteure) müssen hier eine flexiblere Gestaltungsmöglichkeit durch Kapazitätserhöhung erhalten. Hierzu gehören in erster Linie der Ausbau des Intermodalangebots sowie der vorgelagerten Hafenbahnkapazitäten für die Terminals Skandinavienkai und im Bereich Dänisch-

Arbeitsbereich 9	Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten
	burg-Siems. Parallel ist auch eine direkte bahntechnische Nordanbindung dieser beiden Hafenaareale an die spätere Bahnstrecke FFBQ Richtung Puttgarden zu prüfen.



Arbeitsbereich 10	Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln.
Erläuterung	Mit Beschluss des HEP am 28.5.2020 hat die Bürgerschaft die Prüfung und die bedarfsgerechte Umsetzung verschiedener Inhalte des HEP in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Umsetzung und parallelen Plausibilitätsprüfung des HEP führt die LPA den begonnenen Dialog mit der Öffentlichkeit fort. Die Hafenentwicklungsplanung ist so zu einem kontinuierlichen Prozess in der Verwaltung überführt worden. Zu diesem Zweck ist nunmehr der Arbeitskreis Hafenentwicklung (auch als sog. Hafenbeirat) fest eingerichtet worden, um aktiv und regelmäßig in die Diskussionen über die zukünftige Hafenentwicklung in Lübeck eingebunden werden zu können. Ferner sind der Klimaschutzplan und das Nature inklusive Planning in die Gruppe zu spiegeln.
Ziel	<p>Im Rahmen dieses Dialogs sollen neue Tendenzen frühzeitig erkannt und diskutiert, wesentliche Handlungsfelder der Zukunft weiterbearbeitet sowie Entscheidungen überprüft und ggf. neu justiert werden.</p> <p>Mit dem Arbeitskreis wird ein ehrlicher, ergebnisoffener, sach- und lösungsorientierter sowie ausgewogener Diskurs angestrebt, um eine Plattform für die Zusammenarbeit mit dem Austausch von Gedanken, Positionen und einem Wissenstransfer sowie der Aufnahme von Ideen und Anregungen zu haben. Der PORT OF LÜBECK wird so deutlich sichtbarer. Auch hier gewinnt die Marke PORT OF LÜBECK weiter Kontur.</p>
Aktivität	<p>Mit dem HEP2030-Beschluss zum Punkt 10 wurde der LPA und der HEP-Arbeitsgruppe das Mandat übertragen, die LPA bei der kontinuierlichen, dynamischen und fortlaufenden Hafenentwicklungsplanung zu beraten und zu unterstützen. Somit wurde aus der Arbeitsgruppe der Arbeitskreis. Diesen Arbeitskreis Hafenentwicklung wird die LPA zukünftig regelmäßig einberufen, denn die Hansestadt Lübeck will die Belange, die Sichtweisen und die Anregungen der unterschiedlichen Beteiligten und Interessensgruppen entlang der Trave in den Hafenentwicklungsprozess einfließen lassen.</p> <p>Für die Durchführung des Arbeitskreises ist eine Organisation und Ablaufstruktur erarbeitet worden. Im Rahmen der Vorbereitungen zum Arbeitskreis hatte sich ergeben, dass noch drei bisher nicht berücksichtigte Parteien einen Sitz im Arbeitskreis erhalten haben. Hierbei handelt es sich um die Firmen Burmann Hafenlogistik, Claus Rodenberg Waldkontor und die Interessensgemeinschaft Pöppendorf. Ansonsten ist der</p>

Arbeitsbereich 10	Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln.
	Teilnehmerkreis der bekannten Arbeitsgruppe Hafenentwicklung beibehalten worden. Grundsätzlich soll der Arbeitskreis zweimal im Jahr durchgeführt werden.
Status	<p>Bisher haben zwei Arbeitskreissitzungen als Videokonferenz stattgefunden.</p> <p>Die erste Sitzung wurde als quasi konstituierende Sitzung durchgeführt und die zweite Sitzung hat sich schon mit fachlich inhaltlichen Themen beschäftigt, wo in Unterarbeitsgruppen zu einzelnen Themen diskutiert und vorgetragen wurde. Die entsprechenden Protokolle sind auf dem Internetauftritt von LübeckÜberMorgen unter Hafenentwicklungsplanung veröffentlicht.</p> <p>https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/hep/arbeitskreis-hafenentwicklung.html</p>
Ausblick/Zeit	Die nächste Sitzung wird voraussichtlich im Dez. 2021 stattfinden.

Arbeitsbereich 11 - weitere Arbeits- und Prüfaufträge aus der AG HEP

Im Rahmen der erfolgten Arbeitstreffen der Arbeitsgruppe Hafententwicklung für den HEP2030 im Winter 2019 ergingen verschiedene Arbeits- und Prüfaufträge an die LPA (Arbeitsbereich 11). Die folgende tabellarische Aufstellung zeigt einerseits den Prüfauftrag und andererseits die von der LPA vorgenommene Zuordnung zu den anderen Arbeitsbereichen.

Arbeitsauftrag	Zuordnung
Nutzungskonzept für stadtnahe Kaianlagen	Arbeitsbereich 3
Weitere Möglichkeiten fürs Angeln	gesondert
Staffelung der Liegeplatzgebühren	Arbeitsbereiche 3 und 7
Entwicklung von Alternativlayouts zum HEP	Arbeitsbereich 3
Proaktive Bearbeitung von Emissionskonflikten	Arbeitsbereich 3 und 7
Unterhaltungsbuggerei Gothmund	gesondert
Optimierung der Bahnanschlüsse, z. B. Schlutup	Arbeitsbereich 3
Ortsentwicklung Schlutup	Arbeitsbereich 2 und gesondert
bedarfsgerechter Ausbau des ELK	Arbeitsbereich 6
Optimierung der Anlegerstruktur, z. B. Skandi	Arbeitsbereich 3
FFBQ mit Prognose	Arbeitsbereich 6 und 9

Wie ersichtlich werden viele Themen im Rahmen der Bearbeitung der einzelnen Arbeitsbereiche behandelt. Einige Sonderthemen, die nicht direkt etwas mit dem HEP2030 zu tun haben, werden unter der Dachmarke „LübeckÜberMorgen“ an die zuständigen Bereiche der Stadt adressiert bzw. werden diese Themen von der LPA getragen.

Der HEP2030 zeigt die strategische Perspektive auf die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe. Mit den definierten Arbeitsbereichen und zugehörigem Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf dem ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven. Letztendlich werden alle 11 Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Michael Siemens
Strategische Hafenentwicklung

Anlagen

Anlage 1 - Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan 2022

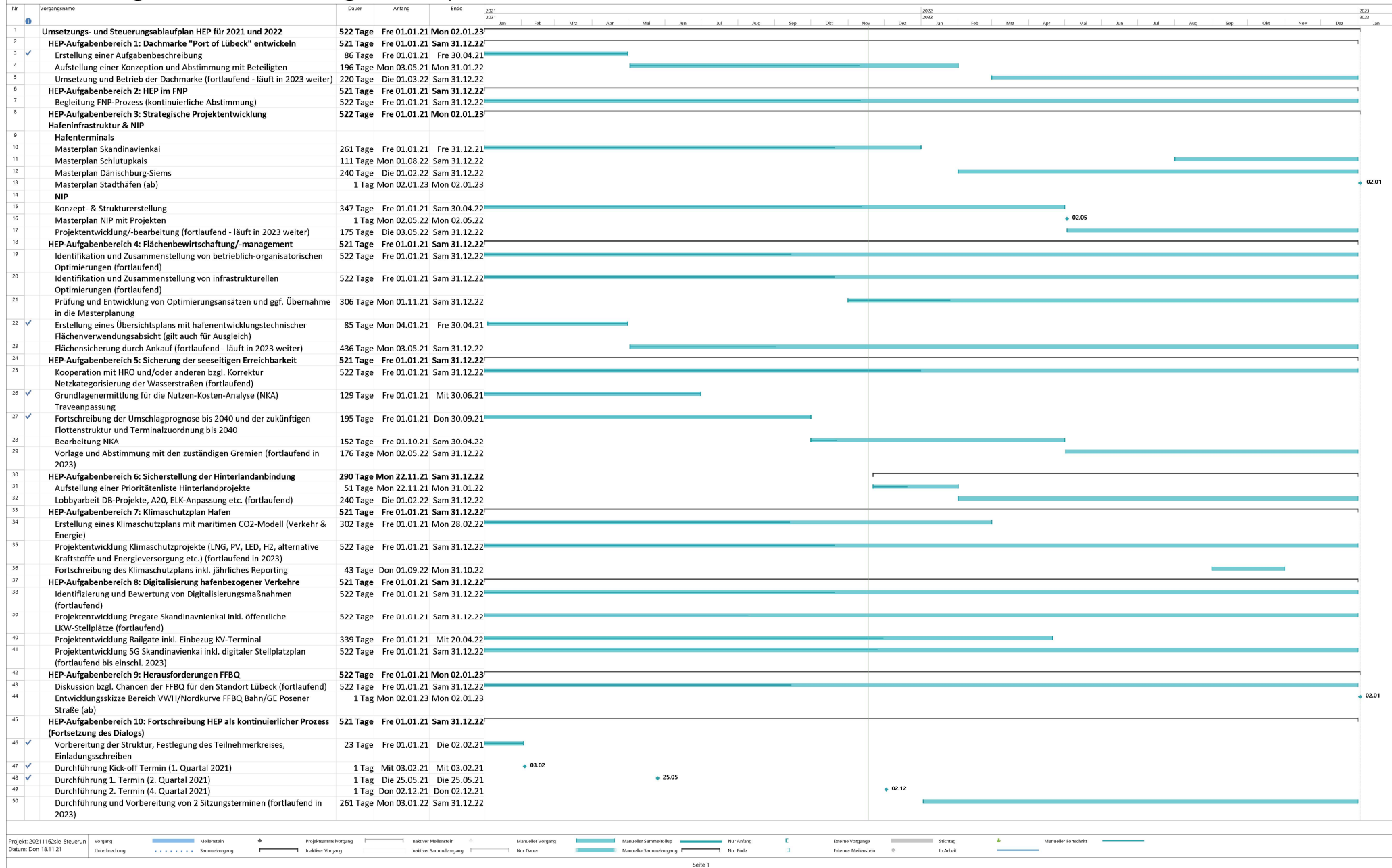
Anlage 2 - Memorandum of understanding ZeroEmission@berth

Anlage 3 – Inhaltsverzeichnis Klimaschutzplan Hafen



Anlage 1

Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan HEP2030





Memorandum of Understanding

Präambel

Die Unterzeichner dieses Memorandum of Understanding sind die neun deutschen Hafeninfrastukturgesellschaften aus den fünf norddeutschen Küstenländern und spielen eine wichtige wirtschaftliche Rolle im nationalen und internationalen Handelsverkehr. Die Hafengesellschaften sind sich bewusst, dass sowohl Tätigkeiten im Hafen als auch in der Schifffahrt eine Auswirkung auf die Luftreinhaltung und das Klima haben. Durch die Nutzung von schwefelhaltigem, fossilem Schiffsdiesel sowohl im regulären Schiffsbetrieb als auch zur Stromerzeugung während der Liegezeit tragen Schiffe derzeit maßgeblich zu Luftschadstoff- und Kohlendioxidemissionen im Hafen und Hafenumfeld bei. Mit Blick auf den anzustrebenden nachhaltigen und damit emissionsfreien Schiffsbetrieb stellen technologische Sonderlösungen für die kurzen Hafentiegezeiten allenfalls Brückenlösungen dar.

1. Mit dem Projekt „ZeroEmission@Berth“ wollen die Unterzeichner initiativ werden, um zumindest in den Häfen während der Liegezeiten durch Maßnahmen, die auf einen nachhaltigen Schiffsbetrieb hinwirken, Beiträge zum „Green Deal“ der EU zur Dekarbonisierung sowie zur Luftreinhaltung zu leisten. Eine Reduktion von Luftschadstoffemissionen aus der Schifffahrt trägt auch zur Luftreinhaltung und zur Erreichung der Klimaschutzziele bei.
2. Die Ziele des Projektes „ZeroEmission@Berth“ sind:
 - Aufzeigen technologieoffener Alternativen/Ergänzungen für stromnetzbasierte externe Bordstromversorgung am Liegeplatz
 - Aufzeigen von technologieoffenen Alternativen zum Betrieb von Schiffen ohne Einsatz fossiler Treibstoffe
 - Vernetzung und Aufzeigen sowie Nutzung von Synergien zwischen den Akteuren im Hafen und den Häfen untereinander zur Umsetzung von Alternativen zur Landstromversorgung
 - Aufzeigen von Anreizen für eine Reduzierung von Emissionen in der Schifffahrt
 - Aufzeigen von Instrumenten zur Förderung von alternativen Energieversorgungen von Schiffen am Liegeplatz

3. Das Projekt ZeroEmission@Berth beinhaltet folgende gemeinsame Initiativen der Partnerhäfen:

- Erstellung eines gemeinsamen Positionspapiers mit Handlungsempfehlungen
- Durchführung eines Ideenwettbewerbs für Konzepte und technische Lösungen für den nachhaltigen Schiffsbetrieb am Liegeplatz
- Darstellung von Instrumenten zur Förderung der Nutzung von mobilen Landstromlösungen oder Anwendung von alternativen Kraftstoffen
- Präsentation externer als auch interner Best Practice Beispiele zu Projekten mit dem Schwerpunkt externer Bordenergieversorgung mit alternativen Kraftstoffen
- Themenbasierte Veranstaltungen für maritime Stakeholder
- Gemeinschaftliche Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Kooperationsziele, -inhalte und -ergebnisse gegenüber Presse, Politik, Verwaltung und allgemeine Öffentlichkeit

4. Das Projekt wird in Kooperation mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland umgesetzt. Die Unterzeichner erklären sich bereit, die dadurch entstehenden Kosten zu teilen, fachliche Expertise bestmöglich einzubringen, die eingebrachten Vorschläge auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und nach Möglichkeit Piloten in den jeweiligen Hafenstandorten umzusetzen, um eine möglichst breite Wirkung und einen Lerneffekt zu erreichen.

03.Mai 2021

Seehafen Wismar

Port of Kiel

JadeWeserPort

Hamburg Port Authority

bremenports

Rostock Port

Niedersachsen Ports

Lübeck Port Authority

Brunsbüttel Ports



Klimaschutzplan

Port of Lübeck

Vorwort

Mit Beschluss des Hafenentwicklungsplans 2030 durch die Lübecker Bürgerschaft, wurde die Lübeck Port Authority mit der Erstellung eines expliziten Klimaschutzplans für den Hafen beauftragt. Hierzu zählt neben der Ist-Analyse und der Identifizierung von möglichen Maßnahmen zur Emissionsreduktion auch die Einführung eines Monitoring-Systems. Das vorliegende Papier trägt diesem Auftrag Rechnung und soll den Weg, hin zu einem klimafreundlichen Hafen bereiten.

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck Port Authority
Strategische Hafenentwicklung
Einsiedelstraße 6 | Gebäude 96 | 23539 Lübeck
(0451) 115
lpa@luebeck.de

Lübeck, 28. Juli 2021

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
Literaturverzeichnis.....	4
1. Einführung.....	5
1.1. Ein Klimaschutzplan für den Hafen.....	5
1.2. Zusammenfassung.....	7
2. Energie- und Treibhausgasbilanz.....	8
2.1. Qualitative Istanalyse.....	8
2.1.1. Häfen.....	9
2.1.2. Gebäude.....	10
2.1.3. Schiffe.....	10
2.1.4. Landfahrzeuge.....	11
2.2. Energie- und Treibhausgasbilanz.....	12
2.2.1. Energie- und THG-Bilanz Hansestadt Lübeck.....	12
2.2.2. Energie- und THG-Bilanz Port of Lübeck.....	13
2.2.3. Interdependenz der Arbeitspakete.....	15
2.3. Quantitative Energie- und Treibhausgasbilanz Schiffe.....	15
2.4. Quantitative Energie- und Treibhausgasbilanz Landverkehr.....	15
2.5. Quantitative Energie- und Treibhausgasbilanz Gebäude und Hafenanlagen.....	15
3. Potenzialanalyse und Szenarien.....	16
3.1. Emissionen von Schiffen und Immissionen.....	16
3.2. Luftschadstoffe.....	16
3.3. Plastik und Mikroplastik.....	20
3.4. Überdüngung der Ostsee und Trave.....	22
3.5. Politische Vorgaben.....	23
3.5.1. Seeschifffahrt.....	24
3.5.1.1. MARPOL Annex VI.....	24
3.5.1.2. IMO CO ₂ -Ziel und Erfassung.....	24
3.5.1.3. Europäisches Emissionshandelssystem.....	25
3.5.1.4. HELCOM Aktionsplan für die Ostsee (Baltic Sea Action Plan).....	25
3.5.2. Binnenschifffahrt.....	26
3.5.2.1. NSBMMG-Verordnung.....	26

3.5.2.2.	Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen	27
3.6.	Klimaschutzkonzepte anderer Häfen.....	27
3.7.	Bisherige maritime Klimaschutzmaßnahmen.....	28
3.7.1.	Strategische Maßnahmen und Projekte.....	28
3.7.2.	Technische Maßnahmen und Projekte.....	30
3.8.	Potenzialanalyse.....	32
3.8.1.	Erneuerbare Energieressourcen	32
3.8.1.1.	Wind	32
3.8.1.2.	Solarenergie	32
3.8.1.3.	Strömung der Trave	33
3.9.	Lösungsansätze zur Reduktion der CO ₂ -Emission (der Seeschiffe).....	33
3.9.1	Lösungen für Seeschiffe.....	33
3.9.1.1	Landstrom.....	34
3.9.1.2	Elektrifizierung von Seeschiffen.....	34
3.9.1.3	Flüssiges Erdgas (LNG).....	35
3.9.1.5	Methanol.....	35
3.9.1.6	Ammoniak.....	36
3.9.1.7	Wasserstoff.....	37
4.	THG-Minderungsziele und Festlegung von Strategien.....	37
5.	Übersicht über mögliche Fördermittel zum Klimaschutz	37
5.1.	BMA-Förderung LNG-Betankungsschiffe und nachhaltige Kraftstoffalternativen	37
5.2.	Programm „Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel“	37
5.3.	Europäische Strukturfondsmittel im Land Schleswig-Holstein	38
5.4.	Programm „BordstromTech“	38
5.5.	KfW-Fördermittel.....	38
5.6.	Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in SH.....	39
5.7.	Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP)	39
5.8.	HyLand - Hystarter, HyExpert, HyPerformer.....	39
6.	Akteursbeteiligung.....	39
7.	Verstetigungsstrategie und Monitoring / Controlling.....	40
8.	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	40
9.	Maßnahmenkatalog	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht des Klimaschutzkonzeptes für den Hafen	5
Abbildung 2: Übersicht der Hafenstandorte mit Umschlagsverteilung.....	9
Abbildung 3: Treibhausgasbilanz der HL seit 2010, Quelle: https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/Klimaschutz/Bericht%20Treibhausgasbilanz%202019.pdf	13
Abbildung 4: Untersuchungsgebiet aller betrachteten Verkehrswege	14
Abbildung 5: Entwicklung von Treibhausgasen in der Atmosphäre.....	17
Abbildung 6: schiffahrtbasierte Stickstoffemissionen in der Ostsee.....	19
Abbildung 7: Räumliche Verteilung des Phytoplanktons in der Ostsee	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2: Auflistung der Fahrzeugtypen im Hafenbetrieb	11
Tabelle 2: Schwefelemissionsgrenzwerte in SECAs.....	18

Literaturverzeichnis

- BMU. (2021). *EU-Klimapolitik*. Von www.bmu.de: <https://www.bmu.de/themen/klimaschutz-anpassung/klimaschutz/eu-klimapolitik> abgerufen
- Heinrich Böll Stiftung, BUND. (2019). *Der PLASTIKATLAS 2019*. BUND. Ahrensfelde: Möller Druck und Verlag GmbH. Abgerufen am 10.2021 von https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/chemie/chemie_plastikatlas_2019.pdf
- IGB Berlin. (10.2021). *Klimagase aus Gewässern | IGB*. Von www.igb-berlin.de: <https://www.igb-berlin.de/news/klimagase-aus-gewaessern> abgerufen



► **Nr. VO/2021/10540**
öffentlich

Lübeck, 21.10.2021

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dierk Wallendzik (E-Mail: dierk.wallendzik@luebeck.de Telefon: 122 - 6620)

Aufgabenoptimierung in den Bereichen Stadtgrün & Verkehr, Stadtwald und der Kurverwaltung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Ergänzter Antrag der FDP-Fraktion in der Bauausschusssitzung vom 15.02.2021 (VO/2020/09409):

Eine Optimierung der Aufgabenwahrnehmung in den Bereichen Stadtwald, Stadtgrün und der Kurverwaltung ist zu prüfen. Die Bereiche werden dahingehend untersucht, ob Ressourcen (Maschinen und Fahrzeuge) gemeinsam genutzt, Aufgaben gemeinsam erledigt und Zuständigkeiten weiter optimiert werden können. Ziel ist es, denkbare Einsparpotentiale zu erschließen und Synergieeffekte zu nutzen.

Bericht:

Diese Anfrage ist für den Bereich Stadtgrün und Verkehr nicht neu und wurde in der Vergangenheit schon gestellt. Im Folgenden die Erkenntnisse aus den Abstimmungsgesprächen zwischen den Bereichen 5.660 Stadtgrün und Verkehr und 3.820 Stadtwald.

Überlegungen einer gemeinsamen Nutzung der stadteigenen beweglichen Maschinen und Gerätschaften sind generell als schwer durchführbar einzuschätzen. Das hat zum einen damit zu tun, dass beide Bereiche etwa im gleichen Zeitfenster von Oktober bis Februar im Bereich Bäume tätig sind, der Bereich Stadtwald in der Holzernte und der Bereich Stadtgrün und Verkehr in der Baumpflege. Zum anderen würde eine solche umfängliche Zusammenarbeit eine zentrale Arbeitsdisposition voraussetzen, die im Rahmen der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit nicht ohne entsprechendes zentralisiertes „Backoffice-Personal“ umzusetzen ist. Auch ist in der übrigen Jahreszeit von März bis September das Aufgabengebiet unterschiedlich, was sich in den Lerninhalten der Berufsbilder Gärtner und Forstwirt wieder spiegelt.

Der Maschinenpark des Bereichs Stadtgrün und Verkehr ist so ausgelegt, dass die vorhandenen Großgerätschaften wie z.B. LKW's auf die zu erledigende Aufgabenstellung abgestimmt sind. In Einzelfällen erfolgt auf direkter Anfrage aber durchaus eine kollegiale Unterstützung der Bereiche, z.B. durch den Einsatz der LKW mit Kran. Diese Unterstützungen sind dann aber tatsächlich die Ausnahmen, z.B. wenn es um Bäume geht, die zwar dicht an Straßen stehen, flächig aber dem Bereich Stadtwald zugeordnet sind. Die fachliche Ausrichtung der beiden Bereiche ist vom Ansatz her ähnlich, inhaltlich aber unterschiedlich, und somit auch das Aufgabenspektrum und der Einsatz der Gerätschaften. Während es dem Bereich Stadtgrün und Verkehr in erster Linie um den Erhalt der Bäume und der Sicherstellung der Verkehrssicherheit geht, so liegen die Aufgaben des Stadtwaldes neben der Pflege insbesondere beim Schaffen von „Festmetern“.

Fachlich besteht zwischen den Bereichen ein guter Austausch, z.B. über die Problematiken der Verkehrssicherheit bei Bäumen. Des Weiteren gibt es eine Kooperation zur Verwertung des Holzes aus den Parkanlagen und des Straßenbegleitgrüns. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr liefert die Holzstämmen auf dem Holzhof Wesloe an und der Bereich Stadtwald verarbeitet diese zu nicht zertifiziertem Brennholz und veräußert dieses dann. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr spart hier die Entsorgungskosten und erhält entsprechende Guthaben, die dann wieder für die Anschaffung von z.B. Gartenbänken o.ä. aus der Produktion vom Bereich Stadtwald genutzt werden. Hier soll ein innerstädtischer Kreislauf zur Verwertung des Holzes und der vorhandenen Ressourcen entstehen und ausgebaut werden.

Für die Kurbetriebe ist der Bereich Stadtgrün und Verkehr bereits gärtnerisch mit der Pflege der Grünanlagen tätig.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen



► Nr. VO/2021/10449
öffentlich

Lübeck, 13.09.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Petra Poltrock (E-Mail: petra.poltrock@luebeck.de Telefon: 122-3971)

Zukunftskonzept Kommunaler Ordnungsdienst

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.09.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Kommunale Ordnungsdienst stellt sich für die Zukunft neu auf, um ein moderner Dienstleister für die Hansestadt Lübeck, die öffentliche Sicherheit und die Bevölkerung zu sein. In dem anliegenden Konzept werden die historischen, die aktuellen sowie die zukünftigen Aufgabenfelder und die sich daraus ergebenden organisatorischen Notwendigkeiten dargestellt.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:

Siehe Anlage

Anlagen:

Konzept KOD

Senator Ludger Hinsen



Kommunaler Ordnungsdienst

Zukunftskonzept

Professionelle und moderne Sicherheit für Lübeck

Der Kommunale Ordnungsdienst stellt sich für die Zukunft auf, um ein moderner Dienstleister für die Hansestadt Lübeck, die öffentliche Sicherheit und die Bevölkerung zu sein.

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/ordnungsamt

Hansestadt Lübeck
Umwelt, Sicherheit und Ordnung
Ordnungsamt
Kommunaler Ordnungsdienst
Königstraße 49-57 | 23552 Lübeck
(0451) 115
ordnungsamt@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 7. September 2021

Einleitung

Die Gefahrenabwehr ist neben der Polizei auch Aufgabe der Ordnungsbehörde. In der Hansestadt Lübeck wird der Kommunale Ordnungsdienst (KOD) als Außendienst der Ordnungsbehörde eingesetzt.

Im nachfolgenden Konzept werden die historischen und zukünftigen Aufgabenfelder dargestellt. Aus neuen Aufgaben leiten sich neue Anforderungen und organisatorische Notwendigkeiten ab, die hiermit vorgestellt werden.

Am Ende der Entwicklung steht ein leistungsfähiger, professionell agierender und vor allem moderner KOD, der die Sicherheit und Lebensqualität in der Hansestadt Lübeck fördert.

Aufgaben

Die Vergangenheit

Die zentralen Aufgaben des damaligen Ordnungs- und Verkehrsdienstes umfassten neben der Überwachung des ruhenden Verkehrs die Geschwindigkeitsüberwachung und kapazitätsbedingt einige wenige Aufgaben der allgemeinen Gefahrenabwehr.

Dazu zählten vornehmlich:

- Durchsetzung der Hundeanleinpflcht
- Nichtraucher- und Jugendschutz
- Beseitigung von Schrottfahrrädern
- Beseitigung abgemeldeter Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum
- Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Gegenwart

Die wahrzunehmenden Aufgaben des KODs im heutigen Ordnungsamt erfuhren sowohl qualitativ als quantitativ eine signifikante Aufwertung. Diese werden im Rahmen des Opportunitätsprinzips und den von der Bürgerschaft bewilligten Mitteln schon jetzt wahrgenommen. Aus dem Ordnungsamt selbst sind folgende Aufgaben hinzukommen:

- Gaststättenkontrollen
- Aufenthaltsermittlungen
- Gefahrenhundekontrollen
- Begleitung von Versammlungen/Demonstrationen
- Ermittlungen zu ausreisepflichtigen Ausländern und Vollzugshilfe bei Abschiebungen
- Beschlagnahme von Führerscheinen
- Entziehungen von Fahrerlaubnissen
- Überprüfung von Prostitutionsstätten sowie Prostituierten
- Ermittlungen bei Befall mit Ratten und anderen Schädlingen
- Überprüfung von Gewerbebetrieben
- Schwarzarbeitsbekämpfung
- Gefährderansprachen

Die Zukunft

Nachfolgende Aufgaben können aktuell noch nicht oder nur vereinzelt wahrgenommen werden, da der Personalkörper noch nicht ausreicht und notwendige Qualifizierungen erfolgen müssten:

- verstärkte Bekämpfung allgemeiner Ordnungswidrigkeiten nach dem Opportunitätsprinzip
- Auflagenüberwachung bei Veranstaltungen
- Steuerkontrollen
- Überprüfungen im Bewachergewerbe
- Aufbewahrungskontrollen bei Waffenbesitzern
- Vollzugshilfe bei der Durchsetzung schornsteinfegerrechtlicher Anordnungen
- sprengstoffrechtliche Überwachung

Auch aus anderen Bereichen der Hansestadt Lübeck wurden bereits Aufgaben übernommen. Dabei gilt, dass die grundsätzliche Verantwortung bei dem beauftragenden Bereich liegt. Der KOD leistet insoweit nur unterstützende Hilfe im Hinblick auf Ermittlung und Vollzug. Eine Verstärkung dieses Angebots an die anderen Fachbereiche ist an eine weitere Erhöhung und Qualifizierung personeller Kapazitäten gebunden. Diesbezügliche Anfragen aus anderen Bereichen der Stadt liegen bereits vor:

- Ermittlungen in Verdachtsfällen des Leistungsmissbrauchs
- Überprüfung von Gebäudenutzung für den Bereich Bauordnung (z.B. unerlaubte Ferienwohnungen)
- Unterstützung von Ermittlungen des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
- Lagebilderstellungen für den Fachbereich 5, insb. Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich aktueller Verkehrslagen und bei Stellungnahmeanforderungen im Rahmen verkehrlicher Maßnahmen
- Bestreifung der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete
- Begleitung von anderen Dienststellen zur Gewährleistung der Sicherheit (zuletzt z.B. für das Jugendamt und die Feuerwehr)

Pandemiebedingt wurden für das Gesundheitsamt bzw. zur Überwachung der Corona-Schutzmaßnahmen folgende Aufgaben wahrgenommen:

- Ermittlung von Kontaktpersonen
- Aufenthaltsermittlung von Indexfällen und Kontaktpersonen
- Anordnung der Quarantäne
- Ermittlung von Kontaktdaten
- Überwachung der Einhaltung der Corona-Schutzmaßnahmen v.a. in Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben und an belebten öffentlichen Orten sowie im Einzelhandel (aus Kapazitätsgründen beispielsweise aber nicht im ÖPNV oder in abgeschlossenen Sportstätten)

Aus der Zusammenarbeit mit der Polizei erwachsen ebenfalls Aufgaben, die inzwischen weitgehend zentral durch den KOD bewältigt werden können und somit die Fachdienststellen entlasten und eine ordnungsbehördliche Präsenz auch außerhalb der typischen Arbeitszeiten der Verwaltung gewährleisten:

- Unterstützung bei Durchsuchungen als Zeuge
- gemeinsame Einsätze zur Bekämpfung der Rockerkriminalität
- behördenübergreifende Einsätze an kriminalitätsbelasteten Orten (v.a. Bahnhof)

- gegenseitige Ermittlungsunterstützung

Außerdem erfolgte durch eine Analyse bestehender und der Übertragung erweiterter Befugnisse eine Mehrung der Aufgaben durch folgende Tätigkeiten:

- Kontrolle des fließenden Verkehrs (z.B. Beckergrube)
- Verfolgung und Ahndung von Verstößen im fließenden Verkehr (z.B. Handynutzung)

Ebenfalls denkbar ist die Übernahme weiterer Aufgaben von anderen Dienststellen der Stadtverwaltung, um auch dort zu einer Reduzierung der Außendienstanteile beizutragen und die Effizienz der Aufgabenerledigung zu fördern.

Organisatorische Umsetzung

Die Bewältigung der vorgenannten Aufgaben erfordert eine deutliche Stärkung der Organisation in personeller als auch räumlicher und technischer Hinsicht.

Personelle Maßnahmen

Die bisherige Besetzung der Planstellen des KOD mit vorrangig Quereinsteigern war eine opportune Möglichkeit, den Bedarf an Arbeitskraft zu decken.

Die Aufgaben haben sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Damit einher gingen auch gestiegene Anforderungen an die Mitarbeiter:innen sowie eine verbesserte Bewertung der Planstellen. Ein moderner KOD verlangt seinen Vollzugskräften weit mehr ab als in der Vergangenheit.

Um auf diese Entwicklung zu reagieren, werden vor allem die folgenden Maßnahmen ergriffen:

- Anspruchsvolleres Auswahlverfahren

Bewerber:innen müssen körperliche Leistungsfähigkeit durch einen Sporttest nachweisen. Es wird die Bescheinigung waffenrechtlicher Zuverlässigkeit gefordert. Außerdem ergänzen weitere Aspekte wie schriftliche Tests und Rollenspiele das Auswahlverfahren. Damit wird bei der Auswahl gewährleistet, dass die zukünftigen Mitarbeiter:innen die entsprechenden kognitiven und sozialen Potentiale für die Aufgabenerledigung mitbringen.

- Qualifizierung und Erhalt der Leistungsfähigkeit

Neu eingestellte Mitarbeiter:innen werden professionell qualifiziert. In einem Zusammenspiel zwischen theoretischen und praktischen Lerneinheiten erhalten neue Vollzugskräfte eine fundierte Grundqualifikation für die Ausübung ihrer Tätigkeit.

Während der Laufbahn findet regelmäßiger Dienstunterricht genauso statt wie ein Einsatztraining.

Mitarbeiter:innen ohne Verwaltungsausbildung müssen darüber hinaus die 1. Angestelltenprüfung ablegen.

- Ausbildung der Zukunft

Ab August 2022 bildet der KOD selbst Verwaltungsfachangestellte mit einem Schwerpunkt auf Vollzugs- und Strafprozessrecht aus. Mittelfristig soll ein eigener Ausbildungsberuf ins Leben gerufen werden, in dem alle Mitarbeiter:innen der schleswig-holsteinischen Ordnungsdienste nach einheitlichen, anspruchsvollen Kriterien ausgebildet werden.

Technische Maßnahmen

Technologisch wird der KOD ebenfalls seinen Modernisierungskurs fortsetzen. Moderne Sicherheitsverwaltung erfordert den Einsatz aktueller Technik. Ob im Bereich der

Parkraumüberwachung, der Ermittlung von Geschwindigkeitsüberschreitungen oder der leitstellengestützten Auftragsverwaltung – der KOD bekennt sich zu einer zeitgemäßen Ausstattung mit Hard- und Software. Die Gewährleistung des Datenschutzes und eines rechtsstaatlichen Verfahrens stehen dabei gleichberechtigt neben dem Streben nach effizienter Aufgabenerledigung.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Einsatzmittel des KOD ausreichend. Abhängig von der weiteren rechtlichen Entwicklung sind weitere Einsatzinstrumente denkbar.

Räumliche Weiterentwicklung

Zur Erreichung des Ziels gleichwertiger Lebensverhältnisse überall in der Hansestadt Lübeck ist auch die Präsenz des KOD in der Fläche von besonderer Wichtigkeit.

Neben seinem Hauptstandort im Herzen der Altstadt, dem Lichthof in der Königstraße, erfolgt seit August 2021 auch ein Einsatz von einem Standort in St. Lorenz aus, konkret aus der Ziegelstraße. Zusätzlich sind Mitarbeiter:innen fest in Travemünde eingesetzt.

Weitere Standorte sind bei einem aufwachsenden Personalkörper denkbar und würden sich an den Einsatzschwerpunkten und den rechtlichen Bestimmungen des Opportunitätsprinzips orientieren.

Die Weiterentwicklung der Standorte soll sich an der sozialräumlichen Entwicklung der Stadt orientieren.

Fazit

Mit diesen Maßnahmen löst sich der KOD von einer Vergangenheit, in der nur wenig in die Ausbildung und Ausstattung der Mitarbeiter:innen investiert wurde, und wartet in der Zukunft mit hochqualifiziertem Personal, einer ausgeprägten Durchsetzungskraft und einer bürgernahen Orientierung auf.

Die Vollzugskräfte dienen als anerkannte Repräsentanten der Hansestadt Lübeck und stehen allen Menschen als kompetenter und hilfsbereiter Ansprechpartner zur Verfügung.

Perspektive zum KOD der Zukunft

Das Konzept des KOD orientiert sich an den gesellschaftlichen und politischen Erwartungen an das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung und die Kontrolle von Ordnungswidrigkeiten. Gleichzeitig muss dabei die Abkehr der Polizei von bisher wahrgenommenen Aufgaben berücksichtigt werden.

Der KOD kann als zentraler Außendienst der Hansestadt Lübeck einen erheblichen Beitrag zur Effizienzsteigerung der Gesamtverwaltung leisten. Bereits mit den aktuellen Kapazitäten ist es gelungen, die Fachabteilungen des Ordnungsamtes massiv von Außendienstanteilen zu befreien, mehr Hinweisen aus der Bevölkerung nachzugehen, eine deutlich erhöhte Präsenz der Stadtverwaltung in der Stadt zu erreichen und der Bevölkerung somit zu verdeutlichen, dass Sicherheit in dieser Stadt politisch gewollt ist und gewährleistet wird.

Mit der bisherigen Struktur und den daran ausgerichteten Planstellen lässt sich dieses Ziel nicht erreichen.

Die Übernahme weiterer Tätigkeiten wird durch organisatorische Anpassungen zu erreichen versucht. Allerdings wird dies nur für 1-2 weitere Tätigkeiten möglich sein. Insbesondere die sehr wichtige Streifenfentätigkeit wird ohne flexibel einsetzbares Personal nicht ansatzweise im ausreichenden Maße wahrgenommen werden können.

Mit einem Plus an Personal und einer verkehrsgünstigen Dezentralisierung der Standorte können die anfallenden Aufgaben besser, schneller, umfangreicher und nachhaltiger wahrgenommen werden. Auch können bei entsprechendem politischem Willen weitere Dienststellen der Hansestadt Lübeck durch eine Inanspruchnahme des KOD entlastet werden.

Voraussetzung hierfür ist neben der Einstellung von qualifizierten Personen auch ein ausreichend starker Personalkörper und eine angemessene Sachmittelausstattung.

Zur Sachmittelausstattung gehört neben persönlicher Schutzausrüstung, Uniform und Einsatzmitteln auch ein ausreichend großer Fuhrpark. Zur Verbesserung der Beweissicherung und Optimierung gefahrenabwehrender Maßnahmen sind für den KOD auch moderne Technologien einzusetzen, so z.B. Drohnen zur Lagebildgewinnung, Videokameras zur Dokumentation von Tathandlungen und auch Türöffnungswerkzeuge.

Schlussendlich wird der KOD der Zukunft auch eine im Land zu führende Debatte nach sich ziehen, die die gesetzlichen Befugnisse, die erlaubten Einsatzmittel, die gesetzliche Verankerung eines Berufsbildes und die Schnittstellen zur Polizei zum Thema hat.

Fabian Kloth
Abteilungsleitung

Melanie Wöhlk
Bereichsleitung

www.luebeck.de



► Nr. VO/2021/10450
öffentlich

Lübeck, 13.09.2021

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Petra Poltrock (E-Mail: petra.poltrock@luebeck.de Telefon: 122-3971)

Konzept für die Modernisierung der Geschwindigkeitsüberwachung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.09.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Geschwindigkeitsüberwachung der Hansestadt Lübeck ist ein seit langer Zeit bewährtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit. In den letzten Jahren hat sich auch technologisch das Anwendungsgebiet der Geschwindigkeitsmessung massiv weiterentwickelt. Das Ordnungsamt will auf die veränderten Rahmenbedingungen mit einem zeitgemäßen Konzept für die Geschwindigkeitsüberwachung in der Hansestadt Lübeck reagieren und setzt dabei auf folgende Maßnahmen:

1. Bedarfsgerechte Messstellen
2. Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter
3. Steigerung der Überwachungszeiträume

In dem anliegenden Konzept werden diese ausführlich dargestellt.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:

Siehe Anlage

Anlagen:

Konzept Geschwindigkeitsüberwachung

Senator Ludger Hinsen



Unser Ziel:

Sicherheit im Straßenverkehr

Konzept für die Modernisierung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Geschwindigkeitsüberwachung der Hansestadt Lübeck ist ein seit langer Zeit bewährtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit. In den letzten Jahren hat sich auch technologisch das Anwendungsgebiet der Geschwindigkeitsmessung massiv weiterentwickelt. Das Ordnungsamt will auf die veränderten Rahmenbedingungen mit einem zeitgemäßen Konzept für die Geschwindigkeitsüberwachung in der Hansestadt Lübeck reagieren und setzt dabei auf folgende Maßnahmen:

1. Bedarfsgerechte Messstellen
2. Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter
3. Steigerung der Überwachungszeiträume

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/ordnungsamt

Hansestadt Lübeck
Umwelt, Sicherheit und Ordnung
Ordnungsamt
Kommunaler Ordnungsdienst
Königstraße 57 | 23552 Lübeck
(0451) 115
ordnungsamt@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 7. September 2021

Grundsätzliches

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufgabe Geschwindigkeitsüberwachung ist eine Teildisziplin der Verkehrsüberwachung und dient der Verkehrssicherheit. Durch die Überwachungstätigkeit sollen Übertretungen bei den erlaubten Höchstgeschwindigkeiten festgestellt werden. Diese werden als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und die betroffenen Fahrzeugführer:innen werden durch Verwarn- oder Bußgelder dazu angehalten, sich in der Zukunft an die geltenden Verkehrsvorschriften zu halten.

Dem Bürgermeister der Hansestadt Lübeck ist die Verfolgung und Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten gemäß § 35 OWiG, § 1 OwiZustVO-SH i.V.m. Nr. 2.1.20.1 des Zuständigkeitsverzeichnisses übertragen.

Zu den notwendigen Überwachungsmaßnahmen ist der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck nach § 165 Abs. 4 LVwG befugt.

Die eingesetzten Mitarbeiter:innen sind als sog. Messbeamte zu qualifizieren, damit die erzielten Messergebnisse im Ordnungswidrigkeitenverfahren verwertbar sind.

Eine Übertragung der Aufgabe an private Dienstleister ist durch Gerichtsurteile der vergangenen Jahre als unzulässig eingestuft worden.

Die Aufgabe der Geschwindigkeitsüberwachung wird im Bereich der Hansestadt Lübeck mit Ausnahme der durch das Stadtgebiet führenden Autobahnen durch den kommunalen Ordnungsdienst wahrgenommen. Die Polizei ergänzt die Überwachungsmaßnahmen einerseits auf den Autobahnen, andererseits kann die Polizei auch durch den Einsatz von Handmessgeräten an technisch anspruchsvollen Messstellen überwachen. Bei festgestellten Verstößen werden die Fahrzeugführer:innen dann auch durch die Polizei zur Identitätsfeststellung angehalten.

Aktuelle personelle und technische Ausstattung

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist innerhalb der Stadtverwaltung im Fachbereich 3, Bereich Ordnungsamt, Abteilung Kommunaler Ordnungsdienst (KOD) organisiert.

Die Mitarbeiter:innen sorgen für

- die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen,
- die Instandhaltung der Messtechnik sowie
- die Auswertung der durch die Messungen gewonnenen Erkenntnisse.

Für die Durchführung der Messungen stehen

- drei mobile Messsysteme mit Trägerfahrzeug,
- zwei semistationäre Messsysteme in Form von Anhängern sowie
- fünf stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen und zwei Rotlichtüberwachungsanlagen

zur Verfügung.

Umfang der Geschwindigkeitsüberwachung

Aktuell werden die mobilen Messsysteme jeweils eine Schicht von 8 Stunden lang betrieben und im Anschluss für den erneuten Messbetrieb am Folgetag geladen.

Die semistationären Messsysteme werden mehrere Tage am Stück zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt. An einem Tag in der Woche werden die Geräte zwecks Wartung und Aufladen der Akkus zum Standort des KOD eingeholt.

Die stationären Anlagen sind an ihrem Standort fest verbaut und werden mit darin installierten Messsystemen betrieben. Diese erlauben eine durchgehende Überwachung an den jeweiligen Messstellen.

Bedarfsgerechte Messstellen

Auswahl der Messstellen

Die Auswahl der Messstellen richtet sich nach den folgenden Punkten:

- Unfallschwerpunkte
- Lärmschutz (Lärmaktionsplan)
- Deliktsschwerpunkte
- Bürgerbeschwerden
- Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (30er Zonen und Bereiche)
- Hebung der Verkehrsmoral
- Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen

- Verkehrsberuhigte Bereiche 10 Km/h und 20er Zonen und Bereiche
- besondere Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime usw. sowie Streckenabschnitte, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Gefahrenstellen sind (z. B. Schulwege, gefährliche Straßenführung, Kuppen, Einmündungen).

Die Messstellen müssen je nach eingesetzter Messtechnik unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

Technische Realisierbarkeit von Messstellen

Aus den jeweiligen technischen Anforderungen der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt (PTB) ergeben sich bestimmte Bedingungen hinsichtlich des Einsatzes standardisierter Messverfahren an den jeweiligen Messstellen.

Bevor eine Messstelle also eingerichtet werden kann, ist die technische Realisierbarkeit zu prüfen und festzustellen. Nur technisch realisierbare Messstellen werden in der Folge einer Klassifizierung unterzogen.

Die Prüfung der Geeignetheit einer Messstelle wird dokumentiert und erlaubt so eine transparente und nachvollziehbare Auswahl der Standorte unter Berücksichtigung technischer Anforderungen.

Klassifizierung von Messstellen

In der Zukunft werden Messstellen klassifiziert. Dies stellt Transparenz bei der Auswahl der überwachten Standorte her und bewirkt bei den Bürger:innen ein Bewusstsein für die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Geschwindigkeitsüberwachung.

Die Klassifizierung einer Messstelle setzt sich zusammen aus

- dem festgestellten Überwachungsbedarf,
- dem dortigen Verkehrsaufkommen,
- der aus dem Verkehrsaufkommen entstehenden Gefahren,
- der Bedeutung des gefährdeten Schutzgutes,
- der Abhängigkeit von saisonalen oder tageszeitlichen Besonderheiten,
- dem Beschwerdeaufkommen von Anwohner:innen und Anlieger:innen und
- den Ergebnissen der politischen Willensbildung.

Aus der Klassifizierung der Messstelle ergibt sich,

- welche Messtechnik idealerweise dort Verwendung findet und
- wie hoch die Überwachungsfrequenz ist.

Die Klassifizierung der Messstellen dient zur bedarfsgerechten Überwachung der Geschwindigkeit in der Hansestadt Lübeck und als Planungsgrundlage für die Bedarfsermittlung an Messtechnik und personellen Ressourcen.

Bestimmung der erforderlichen Überwachungsdauer

Je nach Klassifizierung einer Messstelle wird ein Überwachungsbedarf festgestellt und die Messstelle in eine von drei Kategorien eingeteilt. Auf dieser Grundlage werden die verschiedenen Messsysteme und daraus resultierend die Überwachungsdauern festgelegt.

Zusätzlich zur klassifizierungsabhängigen Überwachungsdauer ist auch technologisch durch Auswahl entsprechender Systeme in Zukunft zu gewährleisten, dass es zu keinen Ausfallzeiten aufgrund von Bauarbeiten am Straßenbelag kommt.

Kategorie 1:

Technisch realisierbare Messstellen mit geringem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: mobile Messung aus Fahrzeugen oder auf Stativ.

Kategorie 2:

Technisch realisierbare Messstellen mit gesteigertem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: semistationäre Messanlagen.

Kategorie 3:

Technisch realisierbare Messstellen mit permanentem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen.

Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter

Integration der Geschwindigkeitsüberwachung in den kommunalen Ordnungsdienst

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist als Bestandteil des kommunalen Ordnungsdienstes organisiert, der im Übrigen durch seine uniformierten Einsatzkräfte im Stadtbild in Erscheinung tritt.

Mit der Neuaufstellung des kommunalen Ordnungsdienstes seit Beginn des Jahres 2020 wurde die Geschwindigkeitsüberwachung zunächst nach altem Muster fortgeführt. In der Zukunft soll der Mitarbeiterstamm jedoch vollständig in die übrigen Strukturen der Abteilung überführt und integriert werden.

Ziel dieser Maßnahme ist, dass alle Mitarbeiter:innen des KOD

- als Messbeamte:innen zur Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung stehen,
- als uniformierte Vollzugskräfte den Dienst verrichten können und
- dadurch das vorhandene Personal bedarfsgerecht und effizient eingesetzt werden kann.

Technologische Wege zur Erreichung der personellen Unabhängigkeit

Die Entkoppelung von Überwachungsmaßnahmen und Personaleinsatz wird durch Beschaffung bedarfsangepasster Überwachungstechnologie erfolgen.

So werden zukünftige Messsysteme vorrangig nach folgenden Kriterien beschafft:

- hohe Qualität der Messungen und dadurch reduzierter Auswertungsaufwand
- hohe Bedienungsfreundlichkeit und dadurch geringer Qualifizierungsaufwand für Messbeamte:innen
- Mehrfachverwendbarkeit von Messsystemen

Mehrfachverwendung von Messanlagen

Ausgangslage

Zum aktuellen Zeitpunkt werden in der Hansestadt Lübeck Messsysteme unterschiedlicher Hersteller und unterschiedlicher Modellgenerationen verwendet.

Durch diese Heterogenität wird die erzielbare Überwachungszeit massiv eingeschränkt. Ist ein Trägerfahrzeug für Messsysteme defekt oder wird der Bereich einer stationären Überwachungsanlage zur Baustelle, können die jeweils verbauten Messsysteme bis zur Beseitigung der Nutzungsstörung nicht mehr genutzt werden. Dafür vorgesehene Personal ist mit anderen Aufgaben zu betrauen und der Effekt für die Verkehrssicherheit nimmt ab.

Zukünftige Ermöglichung der Mehrfachverwendung

Ein wesentlicher Punkt des Konzepts ist die Auflösung der Verbindung zwischen Mitarbeiter:in und Messsystem und der Reduzierung der Abhängigkeit von der jeweiligen Messstelle. Die von der Hansestadt Lübeck eingesetzten Messsysteme sind so zu beschaffen, dass diese auch mit geringstmöglichem personellen Aufwand betrieben werden können. Dies soll durch eine Mehrfachverwendbarkeit der jeweiligen Messanlage erreicht werden.

Unter Mehrfachverwendbarkeit wird verstanden, dass die Messanlage sowohl mobil, als auch semi-stationär und stationär genutzt werden kann. Steht also kein geeignetes Personal für mobile Messungen zur Verfügung, weil dieses z.B. aufgrund anderer Lagen für allgemeine ordnungsdienstliche Aufgaben gebraucht wird, kann die Messanlage in ein semi-stationäres oder stationäres System eingebaut und darin betrieben werden. Die Systeme würden folglich signifikant höhere individuelle Überwachungszeiten aufweisen. Mit demselben Mechanismus kann auch auf Krankheitsausfälle, Urlaub oder streikbedingte Abwesenheiten reagiert werden.

Erforderlich zur Mehrfachverwendbarkeit ist eine Homogenisierung der eingesetzten Messtechnik. Die aktuell bestehende Systemlandschaft ist heterogen und weist verschiedene Generationen von Messsystemen von multiplen Herstellern auf. Die Laufzeiten ggf. vorhandener Verträge sind in der Folge zu vereinheitlichen. Am Ende ist eine Gesamtausschreibung vorzunehmen, um die Messanlagen in Lübeck einheitlich auszustatten.

Mit der Umsetzung dieses Teilaspekts wäre z.B. der weitere Einsatz mobiler Messsysteme nach Erreichen der täglichen Arbeitszeit der Mitarbeiter:innen in einer stationär aufgebauten Säule möglich. Die mit dem einzelnen Messsystem erzielbare Überwachungszeit würde sich dabei massiv erhöhen (von 8h am Tag auf bis zu 24h abzgl. der notwendigen Umbauzeiten).

Zusätzlich kann durch die Mehrfachverwendung von Messanlagen auch auf Baustellen oder Straßensperrungen reagiert werden und somit die Abhängigkeit von konkreten Messstellen reduziert werden. In den vergangenen Jahren kam es mehrfach zu langen Ausfallzeiten bei den Messanlagen, da diese aufgrund von Baustellen nicht an ihrem eigentlichen Standort verwendet werden konnten, aufgrund ihrer technologischen Bauart und der heterogenen

Anlagenzusammensetzung in der Hansestadt Lübeck aber auch nicht andernorts eingesetzt werden konnten.

Kosten

Die Umsetzung dieses Konzepts verursacht unter Berücksichtigung aktueller Marktpreise folgende Kosten je Messsystem:

- Mobile Messsysteme einschließlich Trägerfahrzeug: einmalig 130.000,00 EUR
- Semistationäre Messsysteme (Leasing): jährlich 60.000 EUR
- Stationäre Messsysteme: einmalig 180.000 EUR

Das Leasing von semistationären Messsystemen hat sich aufgrund der vielen Vandalismusvorfälle bewährt, da diese vom Leasinggeber abgesichert werden und Ausfallzeiten nicht in Rechnung gestellt werden.

Legt man eine Nutzungsdauer der Messtechnik von jeweils fünf Jahren zugrunde, so ergeben sich für den Einsatz von drei mobilen und zwei semistationären Anlagen Kosten in Höhe von 990.000 EUR, jährlich mithin 198.000 EUR.

Bei den stationären Messsystemen sind die Kosten abhängig von der Anzahl der zu errichtenden Trägersäulen. Im o.g. Preis ist die Messtechnik inbegriffen, die Kosten für die baulichen Maßnahmen zur Errichtung einer Trägersäule betragen bis zu 30.000 EUR.

Unter Zugrundlegung des Ersatzes von sieben stationären Anlagen und einer Laufzeit von fünf Jahren ist von Kosten in Höhe von 1.260.000 EUR auszugehen, jährlich mithin 252.000 EUR. Jede weitere Trägersäule ist hinzuzurechnen, verursacht aber nur einmalig Kosten.

Für eine Ablösung der aktuellen Messtechnik auf einmal wären Investitionen in Höhe von 2.250.000 EUR erforderlich, bei jährlicher Betrachtung entspräche das bei fünf Jahren Nutzungsdauer 450.000 EUR

Demgegenüber stünden Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern.

Es ist einmal mehr darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsüberwachung ausschließlich dem Ziel der Verkehrssicherheit dient. Einnahmeerwartungen spielen keine Rolle.

Fazit und Ausblick

Mit der Umsetzung dieses Konzepts werden organisatorische Defizite aktiv beseitigt und die Geschwindigkeitsüberwachung an die technologische Entwicklung angepasst. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt schrittweise, um eine unterbrechungsfreie Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten. Ziel ist eine vollständige Umsetzung binnen fünf Jahren.

Die stationären Messstellen bleiben in ihrer Form bestehen und werden mit der Zeit entsprechend dieses Konzepts ertüchtigt und technologisch homogenisiert. Die aufgrund der Fahrbahnsanierung aufgegebene Messstelle an der B75 in der Ortsdurchfahrt Rangenberg wird mit aktueller Messtechnik wieder in Betrieb genommen.

Es werden Standardverfahren für die Prüfung der Geeignetheit von Messstellen entwickelt. Die realisierbaren Messstellen werden dokumentiert und anhand tatsächlicher Aspekte klassifiziert.

Die Überwachungsbedarfe werden anhand von Fallzahlen und anderen Aspekten der Verkehrssicherheit fortwährend bewertet, sodass auf veränderte Bedarfe mit einer Anpassung der Klassifizierung reagiert werden kann und die Überwachungsstrategie transparent und nachvollziehbar ist.

Mit freundlichen Grüßen

Fabian Kloth
Abteilungsleitung

Melanie Wöhlk
Bereichsleitung

www.luebeck.de



► **Nr. VO/2021/10462**
öffentlich

Lübeck, 16.09.2021

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Petra Poltrock (E-Mail: petra.poltrock@luebeck.de Telefon: 122-3971)

Ahndungsoptionen für belästigendes und umweltschädigendes Verhalten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.09.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Gegenstand des Berichtes sind wesentliche Rechtsgrundlagen für das Handeln des Kommunalen Ordnungsdienstes.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:

Siehe Anlage

Anlagen:

Ahndungsoptionen für belästigendes und umweltschädigendes Verhalten

Senator Ludger Hinsen



Ahndungsoptionen für belästigendes und umweltschädigendes Verhalten

Verhaltensweise	Rechtsgrundlage	Maßnahme
Unnötiger Lärm eines Fahrzeuges, lautes aufheulen lassen des Motors	§ 30 Abs.1 S. 1 u. 2, § 49 Nr. 25 StVO i.V.m BKatV Nr. 117	Regelgeldbuße: 80 EUR
Cruisen mit dem Auto, unnötiges hin und her fahren in geschlossener Ortslage mit Belästigung Anderer	§ 30 Abs.1 S. 3, § 49 Nr. 25 StVO i.V.m BKatV Nr. 118	Regelgeldbuße: 100 EUR
Unzulässige Abfallentsorgung (dazu zählt auch das achtlose Wegwerfen von Zigarettenstummel, von Bierflaschen etc.)	§ 28 Abs. 1, § 69 Abs. 1, Nr. 2 KrWG i.V.m § 69 Abs.3 KrWG	Bis zu 100.000 EUR je nach Schwere des Vergehens; Für das achtlose Wegwerfen von Zigaretten u. ä. GB von 25-60 Euro bei Erstverstoß
Öffentliches Urinieren	§ 118 OWiG	Ist in Lübeck nicht gesondert geregelt, der Rahmen in anderen Städten beträgt zwischen 35 EUR - 5.000 EUR; HL: 50-120 Euro bei Erstverstoß
Aggressives Betteln	§ 118 Abs. 1 OWiG oder Abs. 2 als Auffangtatbestand, soweit nicht durch andere Gesetze ahndbar	5 EUR - 1.000 EUR HL: 60 EUR bei Erstverstoß
Verbot der Fütterung von Tauben und Möwen	Nach § 18 Landesjagdgesetz ist das Füttern von Wildtieren wie Möwen (nicht Tauben) an und in Gewässern nicht zulässig. § 4 Abs.3 c i.V.m. § 8 Grünanlagensatzung Derzeit keine Rechtsgrundlage bzgl. d. Fütterung von Tauben. Eine Stadtverordnung gem. § 175 LVwG i.V.m § 17 OWiG nach dem Vorbild der Stadt Kiel wäre denkbar.	Bis zu 5.000 EUR HL: 20 – 50 EUR bei Erstverstoß In Lübeck derzeit nicht geregelt. Verstoß liegt in Kiel zwischen 5 EUR - 1.000 EUR.

Verhaltensweise	Rechtsgrundlage	Maßnahme
<i>Exzessives Trinken in der Öffentlichkeit</i>	<i>Derzeit erlaubt; Kein Verstoß gegen OWiG und StGB. Geahndet werden können ggf. daraus resultierende Handlungen (z. B. Lärm).</i>	<i>Exzessives Trinken könnte in örtlich und zeitlich begrenztem Umfang durch Ortsrecht geahndet werden, z.B. zur Bekämpfung von Corona. Derzeit besteht derartiges Ortsrecht nicht.</i>
<i>Erregung öffentlichen Ärgernisses; z.B. anstößige sexuelle Handlungen in der Öffentlichkeit</i>	§ 183a StGB	Anzeige bei der Polizei
Grillen auf bestimmten städtischen Grünflächen und am Strand	§ 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 u. 2 der Grünanlagensatzung der HL § 3 Abs. 2d) i.V.m. § 10 Strandsatzung (Ausnahme Strand am Brodtener Ufer)	Bis zu 2.000 EUR HL: 35 – 55 EUR bei Erstverstoß Bis zu 500 EUR HL: 35 – 55 EUR bei Erstverstoß
Offenes Feuer	§ 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 u. 2 der Grünanlagensatzung der HL, § 3 LImSchG § 3 Abs. 2d) i.V.m. § 10 Strandsatzung (Ausnahme: Strand am Brodtener Ufer)	Bis zu 2.000 EUR HL: 60 – 100 EUR bei Erstverstoß Bis zu 500 EUR HL: 60 – 100 EUR bei Erstverstoß
Beschmutzung oder Beschädigung der Grünanlage (dazu zählen auch Glasscherben von Flaschen etc.)	§ 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 u. 2 der Grünanlagensatzung der HL § 3 Abs. 2c) i.V.m. § 10 Strandsatzung (Sommerkurzeit)	Bis zu 2.000 EUR HL: 35 – 75 EUR bei Erstverstoß Bis zu 500 EUR HL: 35 – 75 EUR bei Erstverstoß
Lärmerzeugung soweit andere dadurch belästigt werden. Gem. Strandsatzung tlw. auch die akustische und optische Wiedergabe mit technischen Geräten.	§ 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 u. 2 der Grünanlagensatzung der HL §117 OWiG § 3 Abs. 2b) i.V.m § 10 der Strandsatzung (Sommerkurzeit) Vorübergehende Sicherstellung im Rahmen der Gefahrenabwehr möglich.	Bis zu 2.000 EUR HL: 50 – 100 EUR bei Erstverstoß Bis zu 500 EUR HL: 50 – 100 EUR bei Erstverstoß
Lärmbelästigung (durch Musikboxen / technische Anlagen die laute Musik abspielen oder aber durch Gesang oder sonstige Beschallung)	§ 117 OWiG Vorübergehende Sicherstellung im Rahmen der Gefahrenabwehr möglich.	Bis zu 5.000 EUR; HL: 100-250 EUR bei Vorsatz nach vorheriger Ermahnung

Verhaltensweise	Rechtsgrundlage	Maßnahme
Campieren und Übernachten am Strand in Travemünde, sofern nicht durch die Hansestadt Lübeck erlaubt (könnte auch auf das Stadtgebiet Lübeck erweitert werden)	Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet des Ostseeheilbades Travemünde § 3 Abs. 2) d,e i.V.m § 10 (Sommerkurzeit)	Bis zu 500 EUR HL: 50 – 75 EUR bei Erstverstoß
Campieren und übernachten in Grünanlagen in HL, sofern nicht durch die Hansestadt Lübeck erlaubt	§ 4 Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 1 u. 2 Grünanlagensatzung der HL	Bis zu 2.000 EUR HL: 50 – 75 EUR bei Erstverstoß
Aufbau und Nutzung von Zelten oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen, Wohnmobile) außerhalb der hierfür zugelassenen Plätze	§ 37 Landesnaturschutzgesetz, sowie ggf. Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebietsverordnungen	Bis zu 10.000 EUR HL: 50 – 100 EUR bei Erstverstoß
Gefährdendes Verhalten [bspw. Spielen mit Frisbees, etc.]	allg. Gefahrenabwehr	Platzverweis, keine OWI
Radfahren, Benutzen und Abstellen von Fahrzeugen – außer Kinderwagen und Rollstühle am Strand	§ 3 Abs. 2a i.V.m. § 10 der Strandsatzung (Sommerkurzeit)	Bis zu 500 EUR
Steigenlassen mehrleинiger Drachen	§ 3 Abs. 2f i.V.m. § 10 der Strandsatzung (Sommerkurzeit)	Bis zu 500 EUR
Mitbringen von Hunden (Ausnahme: Hundestrand) und Reiten am Strand in der Zeit vom 01. April bis 30. September	§ 4 i.V.m. § 10 der Strandsatzung	Bis zu 500 EUR
Gewerbliche Betätigung und Werbung im Strandgebiet ohne Genehmigung	§ 6 der Strandsatzung	Nicht in der Satzung als OWiG geführt.
Sondernutzung: Aufsteller, Aufbauten, etc. auf Gehwegen (als Teil der öffentlichen Straße)	§ 21 i.V.m. § 56 Abs. 1 Nr. 1 StrWG	Bis zu 2.556 EUR
Verstoß gegen Werbeanlagensatzung (Altstadtinsel Hansestadt Lübeck / Altstadt Lübeck-Travemünde) Bspw. A-Aufsteller, flächige Beklebung von Schaufenstern, Fahnen/Flaggen, Fahrräder zu Werbezwecken, als auch Fremdwerbung	§ 6 i.V.m. § 9 der Werbeanlagensatzung	Bis zu 50.000 EUR

Hinweis:

Die Höhe der Geldbuße bzw. eines Verwarngeldangebotes sind unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalles (Vorsatz, Fahrlässigkeit, Wiederholungstat, wirtschaftliche Verhältnisse) zu bestimmen (§ 17 OWiG).

Die Sommerkurzeit beginnt gem. § 1 Abs. 4 der Strandsatzung am 15. Mai und endet am 14. September eines jeden Jahres.



► **Nr. VO/2021/10558**
öffentlich

Lübeck, 28.10.2021

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.12.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Basierend auf den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs unter <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html> aufgeführten Inhalten der Stadtentwicklungsszenarien A, B, C und D wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.
2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.
3. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche eine starke Zustimmung zum „Szenario D“ zum Ergebnis hat, werden folgende Ergänzungen beschlossen:
 - a. Zusätzliche Bauflächen werden ausschließlich in städtebaulich integrierten Lagen oder unter Anwendung der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck (gemäß Anhang) umgesetzt.
 - b. Um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen, wird beim ÖSPV (Busverkehr) ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen.
 - c. Die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (Basis: 2019) und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 setzen den verbindlichen Rahmen für den FNP und den VEP.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Die Auswirkungen auf das Klima sind potenziell erheblich. Mit der Vorlage wird jedoch eine Reduktion der Treibhausgase und eine klimagerechte Stadtentwicklung angestrebt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck stellt derzeit den Flächennutzungsplan (FNP) sowie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) neu auf. Diese für die Lübecker Stadtentwicklung sehr wichtigen Planwerke können unter ganz unterschiedlichen Vorzeichen erstellt werden. Je nachdem, welche planerische Haltung eingenommen wird, fällt das Ergebnis und die sich daraus ergebene Stadtentwicklung sehr unterschiedlich aus.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung möchte sich daher ein politisches Mandat einholen, mit welcher planerischen Haltung der anstehende Entwurf des FNP sowie der neue VEP angefertigt werden sollen. Mit dieser Beschlussvorlage soll nun die politische Weichenstellung für das Lübeck im Jahr 2040 gefasst werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist es erforderlich, wichtige Zielvorgaben politisch festzulegen, bevor die Planwerke in den konkreten Entwurf gehen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Verwaltung Ressourcen in Planungen steckt, die im weiteren Prozess politisch nicht mitgetragen werden.

Zur Vorbereitung dieses Beschlusses hat die Verwaltung in den letzten drei Jahren unter der Dachmarke LÜBECK:überMORGEN einen umfassenden Beteiligungsprozess durchgeführt:

- Umfrage zu den wichtigsten Themen der Stadtentwicklung für das Jahr 2040
- 9 Stadtteilveranstaltungen (+ Rahmenplanprozess)
- 10 Workshops an Lübecker Grundschulen
- Webbasierter Stadtentwicklungsdialog unter <https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html>

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurden der zukünftige Siedlungsflächenbedarf (Wohnbau- und Gewerbeflächen) sowie der Modal Split-Zielwert thematisiert und vier möglichen Szenarien der Stadtentwicklung für Lübeck im Jahr 2040 zugeordnet:

- **Szenario A – „Vollampf voraus!“**

Das Szenario steht für expansives Wachstum: Zahlreiche neue Bauflächen werden ausgewiesen; die Menschen bewegen sich in erster Linie mit dem privaten Automobil fort.

- **Szenario B – „Kurs halten!“**

Das Szenario schreibt die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre in die Zukunft fort.

- **Szenario C – „Beidrehen!“**

Das Szenario orientiert sich an vorhandenen Prognosen, geht aber in der Siedlungsentwicklung deutlich stärker in Richtung Innenentwicklung sowie Förderung des Umweltverbundes bei der Mobilität.

- **Szenario D – „Hart Backbord!“**

Das Szenario reduziert in aller Konsequenz den Flächenverbrauch sowie Treibhausgase im Verkehr. Es werden keine zusätzlichen Baugebiete ausgewiesen und das private Automobil wird so weit wie möglich zurückgedrängt.

Die Verwaltung empfiehlt aus fachlicher Sicht die Berücksichtigung von Zielwerten entsprechend dem Szenario C. Details zur Ausgestaltung und Bewertung der Szenarien sind unter obenstehendem Link zu finden. Die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse sind den Anlagen A und B zu entnehmen. Die Ergebnisse sind dabei sehr vielschichtig ausgefallen. Auffällig ist eine hohe Zustimmung der Bürger:innen zum Szenario D – insbesondere bei den Verkehrsthemen.

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für Bauflächen. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des FNP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Siedlungsentwicklung die im Szenario C dargestellten (im Folgenden verkürzt aufgeführten) quantitativen und qualitativen Vorgaben dem Entwurf des FNP zugrunde:

Quantitative Vorgaben:

- Zusätzlich zu den bereits laufenden Bebauungsplanverfahren für Wohnungsbau werden weitere rd. 25 ha (brutto) Wohnbauland ausgewiesen.
- Es werden rd. 200 ha (brutto) zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen.

Qualitative Vorgaben:

- Bevor Bauflächen am Stadtrand ausgewiesen werden, ist zunächst Innenentwicklung zu betreiben. Es werden die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt, um auch schwierige Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen und im FNP darzustellen, wie z. B. Konversion von Industriebrachen oder nicht zukunftsfähigen Kleingarten-

flächen. Dabei wird die sog. „doppelte Innenentwicklung“ praktiziert. Das Leitbild der doppelten Innenentwicklung verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten (BMU 2021).

Zur Umsetzung der Zielwerte und der Stärkung/Bevorrechtigung der Innenentwicklung kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des FNP prüft:

- Einrichtung einer Stelle für das Flächenmanagement zur Aktivierung von Brachflächen und Innenentwicklungspotenzialen
- Erstellung eines Innenentwicklungskonzeptes (z. B. für Zweite-Reihe-Bebauung u. ä.)
- Baulückenkataster
- Erstellung und Umsetzung des Freiraumentwicklungskonzeptes, Fortschreibung und Umsetzung des Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes „Erholung“
- Integrierte Standortentwicklung an ÖPNV-Knoten
- Festlegung von Kompensationsmaßnahmen durch kommunale Poolflächen und/oder Ökokonten vorrangig im Stadtgebiet und Ausweisung von neuen Schutzgebieten für Natur und Landschaft
- Beschluss von Vorkaufsrechtssatzungen zur Erleichterung des Erwerbs strategisch bedeutsamer Flächen durch die Hansestadt
- Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen (bspw. Lübeck Nord-West)
- Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten mit den Nachbargemeinden
- Gewerbeleitfaden für nachhaltige Gewerbegebiete
- Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren mit Hilfe einer Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
- (...)

Zu Beschlusspunkt 2:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für den Modal Split. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des VEP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Verkehrsentwicklungsplanung die im Szenario C dargestellten quantitativen Vorgaben der Erstellung des neuen VEP zugrunde. Der VEP zeigt in Folge dessen den Weg auf, wie der bestehende Modal Split (Anteil zurückgelegte Wege – nicht gefahrene Kilometer) von

- 43 % Kfz-Verkehr
- 20 % Fahrradverkehr
- 12 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr

hin zu folgenden Zielwerten verschoben werden kann:

- 30 % Kfz-Verkehr
- 27 % Fahrradverkehr
- 17 % ÖPNV
- 26 % Fußverkehr

Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70 % für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

Zur Umsetzung der Zielwerte kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des VEPs prüft:

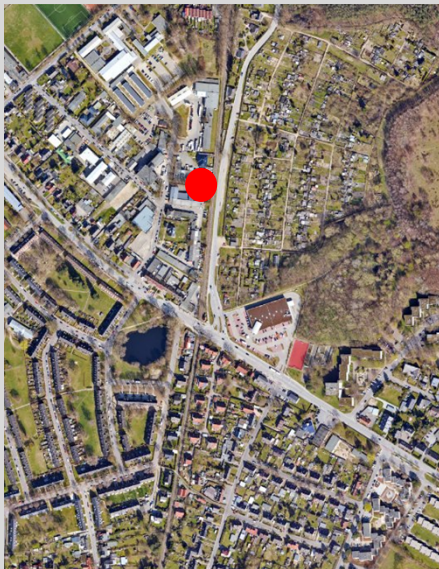
- Regio-S-Bahn (neue Haltepunkte und Taktverdichtung)
- Anpassung von Straßenquerschnitten bei den Haupttrouten des Umweltverbundes

- Temporeduzierung zur Optimierung des Verkehrsflusses (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h)
- Busbeschleunigung
- Radschnellwege/Veloroutennetz
- Bauliche Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes, Verbesserung der Ampelschaltungen, Radfahrstreifen, etc.
- Neuordnung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes an geeigneten Stellen
- Errichtung von Mikro-Depots in dicht besiedelten Stadtteilen
- Zusätzliche Schnellbus- und Tangentiallinien
- Taktverdichtung
- Parkraum- und Car-Sharing-Konzepte in verdichteten Wohngebieten
- Mobilitätsstationen
- (...)

Der Beschlusspunkt bezieht sich zwar auf die Erarbeitung des VEPs. Die Verwaltung würde den Beschluss in seinem Duktus allerdings auch für andere strategische Planwerke heranziehen – z. B. für die Erstellung des 5. RNVP.

Anwendungsbeispiel Szenario C:

Worauf würde Verwaltung konkret hinarbeiten, wenn Szenario C beschlossen wird und die Stadtplanung eine dementsprechende „planerische Haltung“ einnimmt? Das ist zwar grundsätzlich offen und wird letztlich durch den FNP und den VEP festgelegt. Ein veranschaulichendes Beispiel für ein mögliches Ergebnis des Prozesses kann aber folgendes (fiktives, aber nicht unrealistisches) Beispiel sein:



Entwicklungsschritte „Bahnhofspunkt Eichholz“

- Planerische Festlegungen im VEP und FNP
- Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs nach Schlutup im Zuge einer „Regio-S-Bahn“
- Einrichtung eines Bahnhofspunktes Eichholz
- Leerstandsanalyse der Kleingartenfläche (vgl. VO/2019/08220 „Grundlagenanalyse Kleingärten in Lübeck“)
- Gezieltes Leerstandsmanagement zur Gewinnung eines potenziellen Wohnungsbaufensters
- Verdichtetes Wohnen direkt am Bahnhofspunkt
- Prüfung von Aufstockungs- und Verdichtungspotenzialen im Umfeld

Der skizzierte planerische Ansatz ist schlüssig und nachhaltig, jedoch sind alle Schritte mit erhöhten Aufwendungen verbunden. Ein Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft ist erforderlich, wenn einem derartigen Ansatz Vorrang – z. B. vor einer Entwicklung auf der grünen Wiese – gewährt werden soll.

Zu Beschlusspunkt 3:

Das Szenario C ist aus fachlicher Sicht das Vorzugsszenario der Verwaltung. Gleichwohl ist im Ergebnis der Beteiligung festzuhalten, dass sich viele Lübecker:innen noch mehr Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung wünschen (siehe Anlage A). Der Beschlusspunkt 3 soll die-

sem Wunsch Rechnung tragen und u. a. der Beachtung der Klimaschutzbeschlüsse und insbesondere die Ausrichtung auf die Einhaltung des „1,5°C-Ziels“ bis 2040 betonen.

- a. Entsprechend dem Szenario C orientiert sich der FNP bei der Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen konsequent an dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung unter Beachtung der „Doppelten Innenentwicklung“. Gewerbe- und Wohnbauflächen in städtebaulich nicht integrierten Lagen (Stadtrand) sind zukünftig nur ausnahmsweise anzustreben, wenn die Bedarfe durch Maßnahmen der Innenentwicklung nicht gedeckt werden können. Dieser Nachweis ist im Rahmen des FNP-Verfahrens zu erbringen. Falls Außenbereichsflächen für Gewerbe- oder Wohnbauland in Anspruch genommen werden müssen, sind Flächen in städtischem Eigentum bevorzugt in den FNP aufzunehmen. Die Bevorzugung von städtischen Flächen ist begründbar und vergleichsweise nachhaltig, da auf diesen Flächen die städtebaulichen, klima- und sozialpolitischen Ziele der Stadt leichter verwirklicht werden können.

Um die städtischen Zielsetzung konsequenter auch auf den Außenbereichsflächen im privaten Eigentum umzusetzen, soll der anlassbezogene Zwischenerwerb eingeführt werden. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§ 35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes nach § 8 Abs. 2 BauGB die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50 % des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden (siehe Anlage C).

- b. Der ÖPNV in Lübeck fußt auf den Säulen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV = Busverkehr). Nur den Busverkehr kann die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträgerin unmittelbar selbst ausgestalten. Diese Ausgestaltung erfolgte in den vergangenen Jahren aufgrund der angespannten Haushaltslage nachfrageorientiert. Strategisch erfolgte eine maßgeschneiderte Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzergruppen mit einer sukzessiven Ausdünnung der Takte und einer Umstrukturierung des Netzes, bei dem gleichwohl das Ziel der Daseinsvorsorge noch im Blick behalten wurde. Auf diesem Wege konnte das finanzielle Defizit – in absoluten Zahlen gerechnet – verringert werden. Ein Zuschussbedarf seitens der Hansestadt Lübeck war aufgrund des Querverbundes innerhalb des Stadtwerkekonzerns nicht erforderlich.

An der Haushaltslage hat sich in den letzten Jahren keine derart wesentliche Änderung ergeben, dass nun finanzielle Spielräume bestünden, die eine Änderung dieser Politik begründen könnten. Geändert haben sich jedoch die globalen Rahmenbedingungen. In Folge des Klimawandels und dem in Lübeck beschlossenen Klimanotstand muss dem Umweltverbund im Sinne einer Verkehrswende ein signifikant höherer Anteil am Modal Split ermöglicht werden. Anders können die Klimaschutzziele mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden. Wenn der Busverkehr daran einen Anteil haben soll, geht dies aus Sicht der Verwaltung nur, wenn der Busverkehr zukünftig verkehrswendeorientiert ausgestaltet wird (siehe Anlage D). Das bedeutet, dass auch mit Mitteln der gezielten Ausweitung des Angebotes eine Steigerung der Nachfrage hervorgerufen wird. Dies wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Erhöhung des absoluten Defizits einhergehen, jedoch ist mit einer Verringerung des relativen Defizits – also bezogen auf die Anzahl beförderter Personen – zu rechnen.

Um die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen, ist ein Kraftakt erforderlich. Gleichwohl gibt es finanzielle Zwänge, die eine Ausweitung des Busverkehrs erschweren. Sollte seitens der Lübecker Bürgerschaft ein Paradigmenwechsel hin zu einem verkehrswendeorientierten ÖPNV nicht gewünscht sein, wird der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leisten können. Die Verwaltung würde in diesem Fall den Fokus auf die übrigen Säulen des Umweltverbundes legen und überproportional die Stärkung des Radverkehrs und des Schienenverkehrs (Regio-S-Bahn) forcieren. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträ-

gerschaft für den SPNV beim Land liegt, wodurch die Hansestadt Lübeck hier nur über begrenzten Gestaltungsspielraum verfügt.

Die in Beschlusspunkt 2 aufgeführten Zielwerte für den Modal Split beim ÖPNV (Steigerung von 12 % auf 17 %) sind nur durch eine verkehrswendeorientierte Planung umsetzbar. Der Beschlusspunkt 3 b dient der Klarstellung.

- c. Das auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 verabschiedete Übereinkommen zum Klimaschutz, das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz, das diesjährige Karlsruher Urteil zum Klimaschutzgesetz, der European Green Deal und die Umsetzung des lokalen Klimanotstandsbeschlusses von 2019 (VO/2019/07738) erfordern für Lübeck, die Treibhausgasemissionen drastisch zu senken: Der Masterplan Klimaschutz wird dieses konkretisieren. Bis spätestens 2040 darf Lübeck nicht mehr Treibhausgase emittieren, als vor Ort aus der Atmosphäre wieder aufgenommen werden können. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 halbiert werden. Alle vier Szenarien unterliegen der Maßgabe, dass sie mit den Lübecker Klimaschutzziele in Einklang zu bringen sind. Anlage E zeigt mit Hilfe von Minderungspfaden mögliche Wege auf. Daraus folgt, dass auch die unter den Beschlusspunkten 1 und 2 genannten, quantitativen und qualitativen Vorgaben für den FNP und den VEP der Klimaneutralität bis 2040 entsprechen müssen und ggf. nachzusteuern sind.

An den quantitativen Zielwerten des Szenario C in Bezug auf die Bauflächenentwicklung und den Modal Split wird festgehalten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage impliziert theoretisch erhebliche finanzielle Auswirkungen. Allerdings erfolgen diese nicht unmittelbar und können auch nicht beziffert werden, weil noch keine konkreten und räumlich verorteten Maßnahmen definiert sind.

Anlagen:

- 1 – A: Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligungen
- 2 – B: Stellungnahmen Stakeholder
- 3 – C: Aktive Baulandentwicklung durch die HL
- 4 – D: Verkehrswendeorientierter ÖPNV
- 5 – E: Minderungspfade Treibhausgasemissionen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK 

Anlage A

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 6144
dietmar.weiss@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

LÜBECK über:MORGEN

– Zusammenfassung und Ergebnisanalyse

1. Ein Rückblick auf drei Jahre Beteiligung zur langfristigen Stadtentwicklung

Mit dem Abschluss des Stadtentwicklungsdialogs endet ein Zeitraum, in dem viele Fachbereiche, Bereiche und Abteilungen der Hansestadt Lübeck in verschiedenen Formen mit den Bürger:innen Lübecks intensiv über langfristige Weichenstellungen in der Stadtentwicklungsplanung diskutiert haben. Aus den umfangreichen Anregungen, die uns seit dem Rahmenplan Innenstadt erreicht haben, befinden sich bereits viele in der Umsetzung.

Der Stadtentwicklungsdialog war in seiner ursprünglichen Form als Präsenzveranstaltung für ein Fachpublikum konzipiert worden. Pandemiebedingt mussten wir uns eine Online-Alternative überlegen. Diese sollte eine gleichwertige Möglichkeit eröffnen, unsere Stadteilveranstaltungen aus 2019 vor dem Hintergrund allgemeiner Entwicklungen in Siedlungsflächenentwicklung, Mobilität und Klimakrise einzuordnen und daraus Schlussfolgerungen für einen Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft zur langfristigen Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Die Bauverwaltung steht in diesem Prozess zwischen vielen Stühlen – einerseits ist es ihre Aufgabe, den politischen Entscheidungsträger:innen mit Fachwissen zur Seite zu stehen und ihre Entscheidungen zu begleiten, andererseits ist es förderlich für den Planungsablauf, dem Interesse der Bevölkerung an einer (Mit-)gestaltung ihres Lebensumfeldes entgegenzukommen und wichtige Anregungen aufzunehmen. Beim Vermitteln zwischen wissenschaftlich und praktisch fundierter Fachperspektive, politischem Willen, und der Meinung der städtischen Öffentlichkeit sieht man sich öfters dem Vorwurf ausgesetzt, Sachverhalte „tendenziös“ oder nicht ausreichend „neutral“ darzustellen. Sehr wahrscheinlich lässt sich dieser Vorwurf nie vollständig ausräumen: Planung ist immer ein Interessensausgleich zwischen Gruppen mit unterschiedlichen Werthaltungen, und richtiger Dialog ist immer ergebnisoffen. Die zahlreichen, sehr differenzierten Rückmeldungen aus Öffentlichkeit, von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden, aber auch aus der Politik und Medien zeigen, dass das Experiment, sich als Verwaltung nicht hinter einer vermeintlich neutralen „Mauer“ aus Fachlichkeit zu verstecken, aufgegangen ist. Aus den Rückmeldungen und Kommentaren lässt sich ein großes Interesse herauslesen, sich ernsthaft und tiefgründig mit den Zukunftsfragen Lübecks auseinanderzusetzen.

Jetzt gilt es, mit dem vorliegenden Dokument eine weitere Brücke zur Umsetzung zu schlagen, und die wesentlichen Ergebnisse des Dialogs zusammenzutragen. Nach drei Jahren intensiver Beteiligung stellt sich heraus – in vielen Fällen besteht Konsens über die Frage, wie eine hohe Lebensqualität in Lübeck in der Zukunft zu sichern ist. Zugleich stellt sich die Frage, wie dieser Konsens beschaffen ist. Wer trägt ihn, und wie sollte er konkret ausgestaltet sein? Wo sind seine Lücken, was blendet er aus?

Um der Vielzahl unterschiedlicher Stimmen aus der Stadt gerecht werden zu können, wurde mit einer breiten Mischung an Beteiligungsmethoden an eine Vielfalt unterschiedlicher Gruppen herantreten. Diese Vorgehensweise wird in der Wissenschaft auch als Daten-, oder Methodentriangulation bezeichnet. Über diesen Weg kann ermittelt werden, ob bestimmte Meinungen beispielsweise nur von Einzelpersonen oder bestimmten Gruppen geäußert wurden, oder ob sie weiter verbreitet sind und damit unter Umständen von größeren Teilen der Bevölkerung geteilt werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurde an vielen Stellen in der Stadt diskutiert. Um *auch den Stimmen der vermeintlich Ausgeschlossenen* Gehör zu verschaffen, wurden beispielsweise die einschlägigen Kommentare unter hl-live.de sowie in den sozialen Medien in Augenschein genommen. Ferner wurden Pressemitteilungen und Stellungnahmen einbezogen, die im Internet veröffentlicht wurden, die aber nicht direkt ihren Weg per E-Mail in das Beteiligungsverfahren gefunden haben. Eine genaue Auflistung sämtlicher Stellungnahmen ist ebenfalls Bestandteil des Grundsatzbeschlusses.

*„Wenn bisher gerade mal 0,5% der Einwohnenden teilgenommen haben, ist also die Rede von einer großen Beliebtheit der Umfrage. Das ist doch wohl eher ein Zeichen dafür, dass die Umfrage keine S** interessiert (...).“ (HerrJeh, hl-live.de)*

Ein wichtiger Hinweis: aufgrund der Datenlage kann ausdrücklich keine „Repräsentativität“ gewährleistet werden. Repräsentativität bedeutet, dass eine Stichprobe so beschaffen sein muss, dass aus ihr die Meinung der Gesamtbevölkerung geschlussfolgert werden kann. Dies wäre im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung weder sinnvoll noch möglich: da die Teilnahme am Stadtentwicklungsdialog sowie allen anderen Beteiligungsverfahren unter LÜBECK:überMORGEN auf Freiwilligkeit beruhte und für alle offen war, fehlt bereits eine wichtige Grundvoraussetzung, um diesem Kriterium überhaupt gerecht zu werden. Diese Eigenschaften teilen Beteiligungsverfahren wie diese beispielsweise mit Kommunalwahlen, die für die Hansestadt Lübeck 2018 eine stadtweite Beteiligung von 34,5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung verzeichnen konnten.

Positiv festzuhalten ist, dass interessierte Netzwerke, Initiativen etc. gezielt aufgerufen hatten, sich am Stadtentwicklungsdialog zu beteiligen. Hierzu gehörten so vielfältige Gruppen wie die Initiative Radentscheid, Fridays for Future, Wirtschaftsakteure aus dem Umfeld des Citymanagements Innenstadt oder der Kreisverband der Lübecker CDU. Die schriftlichen Stellungnahmen, beispielsweise der Wirtschafts- und Naturschutzverbände, zeugen von einer intensiven inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem präsentierten Material.

Trotz der vergleichsweise breiten Diskussion des Stadtentwicklungsdialogs sollen die Ergebnisse zurückhaltend interpretiert werden; Aussagen können stets nur für den Kreis an Personen und Organisationen getroffen werden, die sich auch an dem Prozess beteiligt haben. Der vorliegende Bericht unterteilt sich in zwei größere Blöcke – eine *qualitative Auswertung und Interpretation* relevanter Stellungnahmen und Kommentare aus Stadtentwicklungsdialog und verschiedenen

anderen Bausteinen der Beteiligung unter dem Dach von LÜBECK:überMORGEN, und einer quantitativen Auswertung der online-Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog.

Welche generellen Rückschlüsse die Bürgerschaft daraus für ihren weiteren Kurs in der Stadtentwicklung zieht, liegt in ihrer ureigenen Kompetenz und Zuständigkeit. Zuständigkeit der Verwaltung ist es, auf der Basis des zusammengetragenen Materials und ihrer eigenen Fachlichkeit einen Beschlussvorschlag zu entwickeln. Dieser soll mit diesem Dokument hergeleitet werden.

2. Zahlen, Daten, Fakten aus drei Jahren Bürger:innendialog

Die folgende Auflistung von Veranstaltungen, Verfahren und Methoden soll die empirische Grundlage wiedergeben, auf der der Stadtentwicklungsdialog fußte, und die den Rahmen darstellt, der zur weiteren Inhaltsanalyse herangezogen wurde.

Abfrage FNP von 2018, Flyer / Internet: In den Jahren 2018 und 2019 lief eine Umfrage zu den größten Zukunftswünschen der Bürger:innen Lübecks für das Jahr 2040. Diese Umfrage lief sowohl im Internet unter uebermorgen.luebeck.de, als auch auf der Basis von Flyern, die bei diversen öffentlichen Veranstaltungen verteilt wurden. An dieser Befragung haben sich mehr als **2.500 Personen** beteiligt. Wesentliche Ergebnisse: Es dominierte der Wunsch nach gutem und ausreichendem Wohnraum sowie nach einer fahrradfreundlichen Stadt. (Zu der Auswertung)

Zukunftsgeschichten beim Rahmenplan Innenstadt: Im Frühjahr 2018 wurden insgesamt **216 Zukunftsgeschichten** abgegeben, auf denen Bürger:innen ihre Vision vom Lübeck der Zukunft erzählerisch wiedergeben konnten. Auch hier wurden sowohl Flyer in öffentlichen Einrichtungen in der gesamten Stadt verteilt, als auch eine Beteiligungsmöglichkeit im Internet geschaffen. Wesentliche Ergebnisse: Auch hier überwiegt der Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität in Form eines verbesserten Radverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV. Weiteres wichtiges Thema: die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (Zu den Zukunftsgeschichten)

Online-Umfrage Radverkehrskonzept: von 2018 bis 2021 war auf uebermorgen.luebeck.de eine Umfrage freigeschaltet, in der Bürger:innen Hinweise zu Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr geben konnten. Diese Hinweise wurden kartenbasiert erhoben. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf Verbesserungen der Oberfläche, der Erhöhung der Sicherheit, einer Verbesserung der Wegeführung und das Schaffen von Abstellmöglichkeiten. Insgesamt haben etwa **400 Personen** knapp 2.000 Anregungen abgegeben. (Zu den Ergebnissen der Auswertung)

Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN: Im Jahr 2019 wurden von Travemünde bis Moisling Dialogveranstaltungen zur Zukunft der Stadtteile durchgeführt. Die aufwendigen, von allen Fachbereichen vorbereiteten Workshops, wurden insgesamt von **ca. 900 Bürger:innen** besucht. Dominierende Themen in den Workshops hier: Eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und eine zukunftsfähige Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Herausforderungen des demographischen Wandels. (Zu den Ergebnissen der Stadtteilveranstaltungen)

Kinderbeteiligung Grundschulen: Gemeinsam mit der städtischen Beauftragten für Kinder- und Jugendlichenbeteiligung wurden im Jahr 2019 in insgesamt zehn Grundschulen und

Betreuungseinrichtungen Workshops zum Thema „Mach deinen Stadtteil fit für die Zukunft“ angeboten. Hier haben sich insgesamt **234 Grundschul Kinder** aus allen Stadtteilen beteiligt. Dominierende Themen waren: der Autoverkehr im Stadtteil, Freiräume für kindliche Freizeitaktivitäten, die Qualität der Schulhöfe. (Zu den Ergebnissen der Kinderbeteiligung)

Stadtentwicklungsdialog: Bei der web-basierten Abstimmung zu einer gesamtstädtischen Vision für Lübeck wurden fast **1.500 Stimmen** abgegeben. Diese Abstimmung konnte durch individuelle Kommentare zu den zur Wahl stehenden Szenarien ergänzt werden. Auf diese Weise gingen **ca. 80 Kommentare** ein, die sich in differenzierter und abwägender Weise zu den Szenarien A bis D positioniert haben.

Des Weiteren wurden insgesamt 21 Stakeholder / Verbände / Vereinigungen in der Hansestadt Lübeck angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Sowohl diese Rückmeldungen, als auch die Kommentare auf der Website bilden das Rückgrat einer qualitativen Inhaltsanalyse, die verschiedene relevante Themen der Stadtentwicklung aufzählt. (→ Zentrale Thesen und Themen).

Zusammengerechnet sind somit insgesamt **rd. 5.900 Stimmen aus der Bevölkerung** zur zukünftigen Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung eingegangen. Die zentralen Aussagen aus dem Stadtentwicklungsdialog sollen – ergänzt und referenziert durch die Ergebnisse der weiteren Veranstaltungen und Beteiligungsformate – in den kommenden Abschnitten vorgestellt werden.

3. Zentrale Thesen und Themen

Die hier präsentierten Thesen und Themen sind das Ergebnis aus mehreren Beteiligungssträngen – vor allem der Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog, aber auch aus anderen Beteiligungsveranstaltungen der vergangenen Zeit. Es handelt sich um Querschnittsthemen, die sich in ähnlicher Form in allen Beteiligungsveranstaltungen und -Formaten wiederfanden und die damit eine bleibende Relevanz über Zeiträume, Milieus und Stadtteile hatten.

Sie wurden unter anderem deshalb dokumentiert, weil sich auf diese Weise die Motive hinter einer Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Szenarien besser verstehen lassen: Wo ist ein besonders ausgeprägter Konsens zu vermuten? Wo stehen einander widersprechende Meinungen und Werte gegenüber? Diese Frage ist wichtig, um die Handlungsempfehlungen an die Politik besser zu begründen und Themenfelder zu identifizieren, die (vermutlich) konsensfähig sein dürften.

Zum Thema Mobilität wurde schon alles gesagt – oder?

In sämtlichen Beteiligungsveranstaltungen und –Formaten wurde wiederholt deutlich hervorgehoben, dass für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung vermehrt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden sollte – Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Über den gesamten Zeitverlauf vom Rahmenplan Innenstadt bis zum Stadtentwicklungsdialog wurde diese Haltung der Bürger:innen deutlich erkennbar.

Aber trotzdem: Manchen fällt es erkennbar schwer, sich eine Zukunft vorzustellen, die die bestehende vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Frage stellt:

Bei den Vorstellungen der Modelle und den Kommentaren vermisste ich die Einsicht, dass die Bevölkerung immer älter wird und das mit dem Fahrradfahren dann nicht mehr so klappt, falls es nicht ohnehin keine Option ist (fehlende Dusche, mangelnde Zeit bzw. zu weite Wege etc.). Der ÖPNV ist viel zu teuer und auch in der Taktung und Bedienung der Strecken bzw. Einhaltung des Fahrplanes nicht konkurrenzfähig. (...)

Ältere Menschen mögen nicht immer um Hilfe bitten, können ihre schweren Einkäufe aber auch nicht zu Fuß schleppen oder sich Lieferdienste leisten oder im Internet bestellen. Im (Automatik-)Auto auf kurzen Strecken sind aber viele Menschen noch mobil und in der Lage am sozialen Leben teilzunehmen.

Ähnliches gilt übrigens auch für Mütter mit Kleinkindern oder ängstliche Alleinstehende. Wenn der Autoverkehr vernünftig am Fließen gehalten wird und die ewigen künstlich erzeugten Staus entfallen, wäre das auch ein Gewinn für die Umwelt.

Ich gehe selber gerne zu Fuß, aber außer am Wochenende fehlt mir die Zeit dazu. Ich denke, jeder muss nach seinen persönlichen Gegebenheiten entscheiden, wann er welches Verkehrsmittel wählt. Ich halte es aber für unredlich, z. B. das Auto zu verteufeln. Alles hat seine Berechtigung. (B)

Trotzdem ist / war die Meinung überwiegend einhellig. Auch in den Stadtteilveranstaltungen, in dem ein höherer Altersdurchschnitt und eine gleichmäßigere Verteilung der Teilnehmerzahlen über die Stadtteile festzustellen war, kam in den entsprechenden Workshops immer eine einhellige Meinung zum Vorschein. Wunsch war fast immer: „weg vom autozentrierten Planen, bitte!“ Diese Forderungen umfassten konkret vor allem die Entwicklung eines verbesserten ÖPNV: dies sowohl in Bezug auf Preisgestaltung, aber auch auf die konkrete planerische Ausgestaltung in puncto Taktung, Anschlüsse und Netzabdeckung. In diesem Kontext wurden viele Orte genannt, in denen sich nach Auffassung der Teilnehmer:innen zusätzliche Haltestellen oder Linien lohnen würden. Sowohl aus den Veranstaltungen, als auch aus dem Stadtentwicklungsdialog wurden auch Wünsche nach einer Stadt- bzw. Straßenbahn laut. Die vermeintlich negative Darstellung dieses Verkehrsmittels in den Szenarien bot dabei häufiger Anlass zur Kritik:

„Die Darstellung der Straßenbahn als überfülltes Verkehrsmittel, welches an der Stadtgrenze endet, halte ich für sehr unglücklich. Die Ausgestaltung ist letztendlich von der gewählten Taktung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden abhängig. Auch wenn es hier nur ein Beispiel ist, sorgt die gewählte Darstellung trotzdem schnell eine ablehnende Haltung.“ (J)

Ein Wunsch nach stärkerem planerischem Fokus auf die Belange des Fahrradverkehrs wurde in den Stadtteilen ebenfalls deutlich formuliert, unter anderem mit Forderungen nach Radschnellwegen auch in anderen Stadtteilen und mit Forderungen nach einer für alle Verkehrsbeteiligten gefahrlosen bzw. konfliktfreien baulichen Ausführung von Straßen und Radwegen. Der folgende Hinweis auf die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens aus den Kommentaren des Stadtentwicklungsdialogs ist ebenfalls erwähnenswert:

„Statt nachmittags/abends mit dem Auto zum Fitnesscenter zu fahren, kommt man im Alltag auf ausreichend Bewegung bei der Fahrt zum Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen... Aber dann eben auch mal im Regen und bei Schnee.“ (Ar)

Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände stellt in Hinblick auf die Mobilitätswende einen gewissen Gegenpol dar. Dies ist insofern nicht überraschend, als dass große Teile des Straßennetzes und der Gewerbestandorte in Wechselwirkung zueinander entstanden sind, und sowohl Unternehmensstandorte als auch Straßeninfrastruktur natürlich erhebliche Investitionen

voraussetzen. Die Unternehmen haben sich in ihren betrieblichen Abläufen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

Dies unterscheidet die Mobilitätsentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen im Übrigen deutlich von denen der Privathaushalte: während ein Umstieg von Privatpersonen aufs Fahrrad oder eine verstärkte Nutzung des ÖPNV schlimmstenfalls als unpraktisch oder unbequem empfunden würden, können ähnlich tiefgreifende Entscheidungen auf Unternehmensebene in zu einem Modal Shift im Güterverkehr durchaus existenzbedrohend sein. Vor diesem Hintergrund stehen die Forderungen der Wirtschaftsverbände durchaus in einem anderen Licht, gerade auch was die von den Bürger:innen oftmals kritisierte Logistikbranche angeht:

„Es sollte im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik ein.“ (IHK: 8)

„Die Wirtschaft“ merkt zudem an, dass die Regelungsebene für die Verkehrswende in vielerlei Hinsicht auf Ebene des Bundes und der Marktteilnehmer angesiedelt sei, und dass Veränderungen gewissermaßen von alleine eintreten werden:

„Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes (werden) in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.“ (IHK: 10)

Im Hinblick auf die verwobenen Themen Klimaschutz und Lebensqualität ist aus Sicht der Verwaltung nicht damit zu rechnen, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung ausschließlich auf gesetzlichen Vorgaben und der Innovationskraft des Marktes basieren wird – stets sind lokale planerische Impulse notwendig, die innerhalb eines Entwicklungskorridors zwischen den unterschiedlichen städtischen Interessen vermitteln helfen. Wie vielfältig diese Interessen ausfallen können, macht der folgende Ausschnitt der Stellungnahme deutlich:

„Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vorneherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.“ (IHK:10)

Zusammengefasst erscheint es vor allem wichtig, die Verkehrswende integriert und übergreifend für alle Verkehrsträger zu behandeln und Angebote zu schaffen, die nicht ausschließlich restriktiver Natur sind. In der Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck wird die Notwendigkeit angesprochen, „(...) Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild“ (SL:6) anzustoßen, also Angebote zu schaffen, die im Sinne der Bürger:innen „alltagsfähig“ sind.

Technologie allein kann nicht die Grundlage derartiger Angebote sein.

Generationenaufgabe Klimakrise.

Wachsendes Bewusstsein seit 2018, dominantes Thema beim Stadtentwicklungsdialo 2021: Interessant, dass sich gerade das „radikalste“ Klima-Szenario D als besonders beliebt in der Abstimmung auszeichnet, auch wenn dies, wie viele anmerken, der vermeintlichen „Intention“ der Verwaltung widerspricht (s.o.). Handelt es sich nur um ein Thema mit temporärer „Konjunktur“ oder ist tatsächlich von einem nachhaltigen Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung auszugehen? In jedem Falle werden die Folgen des Klimawandels mit jedem Jahr bemerkbarer werden. Es wird sich zwangsläufig nicht nur die Frage der Einsparung von Treibhausgasen, sondern vermehrt die Frage nach der Gestalt einer klimaresilienten Stadt der Zukunft stellen. Viele Stellungnahmen zum Stadtentwicklungsdialo heben eine moralische Verpflichtung zum Handeln hervor, bewerten die Szenarien dabei aber vorwiegend vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit zur Treibhausgasersparnis:

„Szenario D ist die Mindestlösung zum Schutz unseres Klimas! (...)“ (K.)

„Ganz oben in der Szenariobeschreibung steht als Grundgedanke: "Die Hansestadt Lübeck nimmt die Herausforderungen zum Klimaschutz an." Weiter unten im Text wird zugegeben: "Auch in diesem Szenario sind die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar." Das sagt eigentlich alles - die in Szenario C skizzierten Veränderungen sind nicht ausreichend. Ich finde es bedauerlich, dass dieses Szenario so übertrieben positiv dargestellt wird, insbesondere im Vergleich zu Szenario D.“ (HH)

Gleichzeitig heben andere Stimmen hervor, dass es „(...) problematisch ist (...), dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen.“ (IHK)

Weitere Kritiker:innen sehen die Klimakrise als Wirkungsgeflecht von derartig großem globalem Ausmaß, dass sämtliche Versuche, „von Lübeck aus das Weltklima zu retten“ von vorneherein zum Scheitern verurteilt und daher vergeblich sind:

„(...) Die vermuteten Effekte dieser Szenarien auf das globale Problem der Weltklimaveränderung werden betont, in der irrigen Annahme, dass es einen Unterschied für die Welt machen würde, ob in einer mittelgroßen deutschen Stadt ein paar Personen mehr mit dem Fahrrad als mit dem Auto unterwegs sind.“ (F.)

„Die Einhaltung von Klimazielen wird als Begründung für alle möglichen geplanten Einschränkungen in Lübeck genannt. Auch hier wird verkannt, dass es sich um ein Ziel handelt, das zur Eindämmung des Temperaturanstiegs nicht nur in Lübeck, sondern neben Europa in der gesamten Welt eingehalten werden müsste. Wer sich die Probleme in vielen anderen Ländern der Welt anschaut, muss zugeben, dass die Erwartung einer solchen Zielerreichung dort leider völlig unrealistisch ist.“ (P.)

An dieser Stelle ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass einerseits die kommunalpolitische Beschlusslage mit dem 2019 ausgerufenen Klimanotstand bereits eine gewisse Selbstbindung beinhaltet. Das tieferliegende, im Kommentar aufgeworfene Dilemma zwischen globalen Trends und lokalem Handeln wurde aber spätestens durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18) abschließend aufgelöst. Das Gericht hat eindeutig festgestellt: Es gibt einen Schutzanspruch der nachfolgenden Generationen auf körperliche Unversehrtheit, der sich unter anderem aus dem Artikel 20a GG ableitet, dem Gebot zum Schutz der natürlichen

Lebensgrundlagen. Der Beschluss stellt unmissverständlich fest, dass das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland rechtsverbindlich verpflichtet hat, die nationale Konkretisierung dieses Grundrechts ist. Dieser Rechtsanspruch gilt damit unabhängig von der Frage, wie hoch die Treibhausgasemissionen in anderen Ländern Europas, in China, oder gar am Amazonas ausfallen. Im Übrigen soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zeiten, in denen Deutschland Klima-Vorreiter war, schon länger vorbei sind.

Die Frage ist deshalb weniger, ob die Institutionen des Staates es faktisch *vermögen*, „im Alleingang“ das Klima zu retten – vielmehr geht es darum, dass sie dazu *verpflichtet* sind und in Zukunft verstärkt sein werden, den ihnen angemessenen und rechtsverbindlich festgelegten Beitrag zu leisten. Nicht nur der kommunalpolitische Wille in Form des Beschlusses zum Klimanotstand, sondern auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts entzieht vielen dieser und ähnlicher Argumentationen ihre Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass der Spielraum der Hansestadt Lübeck, sich in ihren Planungen „klimaschädlich“ zu verhalten, durch Anpassungen u.a. im Bundes- und Landesrecht künftig deutlich eingeschränkt wird.

Sowohl das Architekturforum Lübeck, als auch die Naturschutzverbände BUND und Nabu sprechen sich vehement dagegen aus, eine – in ihren Augen – scheinbare Konkurrenz in der Region um Gewerbebetriebe und Einwohner:innen zum Anlass für eine expansive Flächen- und Verkehrspolitik zu nehmen. Vielmehr sei es notwendig, als Hansestadt Lübeck eine Vorbildfunktion für den Klimaschutz einzunehmen:

„(...) die Bereitschaft der Nachbargemeinden (wird) wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen.“ (BUND:3)

Inwieweit diese Frage tatsächlich entscheidungsrelevant ist, z.B. für expansionswillige Gewerbebetriebe, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Derzeit sind allerdings im Lübecker Umland und in der Region noch keine Anzeichen vernehmbar, dass das Thema Flächeneinsparung auf der Agenda steht. Die seitens des Landes angedachte Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf 1,3 ha täglich ist bislang kein Ziel der Raumordnung, sondern lediglich ein Grundsatz.

Wohnen, Familie, Eigentum:

In vielen Kommentaren wird kritisch auf die Rollenverteilung hingewiesen, die in den Videos zu den Szenarien hervorscheint – insbesondere zu den Szenarien, in denen familienintern eine deutliche Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit entlang von Geschlechterrollen gelebt wird. So wird beispielsweise bemängelt, dass *„(...) hier Rollenbilder reproduziert (werden), die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.“ (fff: 3)*

Eine weitere Kommentatorin merkt an:

„Das Szenario A ist (...) völlig inakzeptabel (...). Ganz schlimm finde ich außerdem die familiären Rollenbilder in dem Video. So wird es in 2040 sicherlich nicht mehr sein, und das hat nichts mit der Stadtentwicklung zu tun.“ (C.L.)

Grundsätzlich hat die Frage, wie und wo gewohnt und gearbeitet wird, durchaus beachtliche Einflüsse auf familiäre Rollenbilder. Neben der sozial stabilisierenden Wirkung eines gemeinsamen Eigenheims hängen auch Fragen der Organisation der Kinderbetreuung oder des selbständigen Aufwachsens im Quartier in hohem Maße von der Lage des Wohnorts und der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur ab. Ein weiterer Faktor, der das Angebot an Wohnraum beeinflusst, wird ebenfalls thematisiert – die Unternutzung von Einfamilienhäusern, sobald die Familienphase abgeschlossen ist und die Kinder einen eigenen Haushalt gründen:

„So viele ältere Leute leben alleine in ihren Häusern und bleiben dort, weil das andere alles zu teuer geworden ist. Wenn sie versterben verkaufen es die Erben zu stolzen Preisen. Ich kann es verstehen, aber soziale Gerechtigkeit ist das nicht. (...) 4 bis 5 köpfige Familien wohnen in kleinen Wohnungen wenn sie Glück haben mit einem Balkon!“ (C.P.)

„Es gibt ein Ungleichgewicht zwischen bedarfsgerechtem, genutztem und benötigtem, sowie bezahlbarem Wohnraum - eine sehr große Angst vor der zukünftigen Wohn- und Rentensituation!“ (wb.)

Auch ein weiterer Aspekt wird von vielen Kommentator:innen damit betont – die Bedeutung des Wohneigentums zur Altersvorsorge. Der Erwerb stadtnahen Wohneigentums zur Sicherung der Haushaltsfinanzen im Alter ist nach Auffassung der Beteiligten erstrebenswert, aber nicht mehr für jede Familie umsetzbar: *„Es kann einfach nicht sein, dass man sich inzwischen kein Eigenheim (sei es ein Haus oder eine Eigentumswohnung) mehr leisten kann, wenn man nicht exorbitant viel verdient oder erbt...Die Grenzen des bezahlbaren sind (...) erreicht.“ (A.W.)* Erschwerend kommt hinzu, dass es sich die Hansestadt nach Auffassung eines anderen Kommentars schwertut, alternative Wohnformen in Erwägung zu ziehen:

Wir haben so viele Wasserflächen, sodass es doch ein Leichtes sein müsste, auch mal einen Hausboothafen auszuweisen, bei dem man auch gemeldet sein kann. (...) Auch Minihäuser (...) bekommen in Lübeck quasi nie eine Baugenehmigung. Dabei könnte man damit sehr gut auch kleine Lücken oder einen Bau in 2. Reihe ermöglichen...Es ist Zeit, auch mal um die Ecke zu denken!“ (K.P.)

Aus planerischer Perspektive ließe sich die Frage aufwerfen, ob es neben dem selbstgenutzten und -finanzierten Eigenheim nicht möglicherweise andere Antworten auf eine berechtigte Frage gibt – die Frage nach einem materiell langfristig abgesicherten, guten Leben in stabilen Nachbarschaften. Hier gilt es, gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft Angebote zu schaffen, die diesem Wunsch gerecht werden, ohne zugleich Investitionsfallen, untergenutzte Infrastrukturen oder entleerte Quartiere zu produzieren. Dies ausschließlich über großflächige Neubaugebiete am Stadtrand zu verwirklichen, ist nach Auffassung vieler Kommentator:innen in jedem Fall ein Irrweg:

„(...) Szenario (A) ist ein Albtraum und ähnelt vielen autozentrierten Städten der USA mit ihren riesigen, eintönigen Suburbs und 12-spurigen Highways die trotzdem durch Staus blockiert sind. (...)“ (T.W.)

„Ein krebstartiges Hinauswachsen der Bebauung in die Peripherie ist (...) der falsche Weg, so würde man ein Problem zu lösen versuchen und dabei neue schaffen.“ (Ks.)

Zugleich hebt das Architekturforum Lübeck in seiner Stellungnahme hervor, dass innenstadtnahe Wohnformen in städtebaulich herausragender Lage auch einer angemessenen städtebaulichen Dichte bedürfen:

„in dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C (...) irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der (auf) der Fläche der Roddenkoppel (...) bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt. (...) Dieses (...) Bild können wir nicht teilen.“ (AF)

Verdichtete(re) Wohnformen sind in vielen Fällen auch aus anderen Gründen wichtig. Bei den Stadtteilveranstaltungen aus dem Jahr 2019 konnten die Workshopgruppen „Wohnen und Versorgung“ und „Stadtteilleben“ – neben dem Thema Mobilität – in den Stadtteilen die meisten Bürger:innen zur Mitarbeit gewinnen. Hier stach insbesondere der Wunsch der älteren Generation nach einem Miteinander von Alt und Jung, einer Öffnung der sozialen Infrastruktur zum Stadtteil und die Idee eines Stadtteilzentrums als öffentlichem Raum hervor. Dies ist in funktional und sozial entmischten Einfamilienhausgebieten faktisch nur schwer realisierbar.

Arbeitswelt:en der Zukunft?

Die Kommentare des Stadtentwicklungsdialogs beziehen sich häufig auf die lokalen und regionalen Standortanforderungen von Unternehmen und weniger auf konkrete Arbeitswelten, die in der Zukunft anzutreffen sein werden. In den Kommentaren wird vor allem die Bedeutung der Großstadt und ihrer Rolle als innovativer Vorreiter mit Magnetwirkung für Zukunftstechnologien hervorgehoben:

„Das Argument, dass die Stadt Lübeck (in Szenario D) wirtschaftlich abgehängt werden könnte, kann nicht überzeugen. Dies ist auch nur lediglich eine Vermutung, es kann genauso gut sein, dass die Stadt Lübeck in jeglicher Hinsicht innovativer Vorreiter werden könnte.“ (S)

Über den konkreten Charakter der Erwerbsarbeit der Zukunft wird in den Kommentaren vergleichsweise wenig gesprochen. Hier können die Aussagen des Stadtentwicklungsdialogs durch Ergebnisse der Stadtteilveranstaltungen von 2019 ergänzt und abgerundet werden. So forderten Teilnehmer:innen in den Veranstaltungen in St. Gertrud und Kücknitz unter anderem, den Hafen „als Erlebnisraum (zu) qualifizieren“ (St. Gertrud) oder ihn „emissionsarm (zu) gestalten.“ (Kücknitz) Auch die Forderung nach einer höheren Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten (Buntekuh) zielte darauf ab, Orte der Arbeit für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen und die negativen Auswirkungen emittierender Betriebe auf die Nachbarschaft zu minimieren.

In sämtlichen Stadtteilveranstaltungen wiederkehrende Motive der Veranstaltungen waren Wünsche, Gewerbebetriebe und Wertschöpfung mit hohem Anteil an (akademischem) Wissen anzusiedeln – es dominierten Schlagworte wie „High-Tech und KI“, gerne im räumlichen Zusammenhang mit „Hochschulen und einem IT-Campus“ und einem Arbeitsumfeld, das oft mit Umschreibungen wie „kleinteilig und flexibel, Co-Working, digital, Start-ups“ beschrieben wurde. Auch ein nicht näher spezifiziertes „Handwerk“ sollte in einem „multifunktionalen Mix verschiedener Branchen“ seinen Platz finden.

Es liegt nahe, dass die Kommentator:innen des Stadtentwicklungdialogs ähnliche Vorstellungen von den Arbeitswelten der Zukunft hatten. So sollen Gewerbebetriebe nach Auffassung vieler Beteiligter Bestandteil einer Strategie sein, die eine hohe Flächenproduktivität mit weiteren positiven Effekten auf ihr Umfeld verknüpft:

„Flächen für Gewerbe mit hoher Wertschöpfung, guter Beschäftigungswirkung und eher geringer Umweltbelastung sind zu bevorzugen; Logistikunternehmen dürfen sich gerne woanders ansiedeln. Suboptimal genutzte Flächen müssen umgeplant werden.“ (Ks)

Viele Kommentare gehen dagegen auf die Rolle der Gewerbebetriebe als ökonomische Basis ein, die die Hansestadt dringend benötigt, um überhaupt Ressourcen für die Stadtentwicklung bereitstellen zu können:

„(...) Es (wäre) für die Bürger wirklich relevant zu wissen, wie man in Zukunft unter Berücksichtigung des demographischen Wandels in Lübeck noch genügend Firmen halten kann, die mit ihren Gewerbesteuerzahlungen das Geld für die vielfältigen Ausgaben der Stadt bereitstellen. (...) Der Ausweisung neuer Gewerbegebiete und der Umwidmung geeigneter anderer Flächen kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Doch nicht nur die Fläche ist relevant; interessante Firmen erwarten auch eine gute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und IT. Diese müsste parallel geschaffen werden.“ (F)

„(...) Wir (benötigen) "Volldampf" im Sinne von Erneuerung und Fortschritt. Eine Stadt mit 1,6 Milliarden Euro Schulden sollte alles dafür tun, um möglichst viele Investoren in die Stadt zu locken (...). (...) Es würde sich ja nicht widersprechen, wenn man bei der Vergabe von Gewerbe- und Wohnflächen zunächst die Brachflächen in der Innenstadt priorisiert (...). Die Hansestadt Lübeck braucht nachhaltiges Wachstum, denn sie tritt zukünftig auch mit dem ländlichen Bereich in Konkurrenz. Mit dem "Mehr" an Home-Office und dem fortschreitenden Ausbau des Glasfasernetzes sind die Familien immer weniger auf eine zentrale städtische Lage angewiesen.“ (CK)

Natürlich stellt sich bei allen Anmerkungen der Teilnehmer:innen die dringende Frage, ob sich ihre Ansichten überhaupt mit denen der angesprochenen Unternehmen decken – sowohl bei den Stadtteilveranstaltungen, als auch beim Stadtentwicklungsdialo wurden Unternehmer:innen nicht direkt in dieser Rolle angesprochen.

Umso wichtiger sind als weitere Bausteine des Themenfeldes Wirtschaft die Stellungnahme der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie die gemeinsame Stellungnahme Lübecker Wirtschaftsverbände. Hiermit können die Beiträge der Bürger:innen auf differenzierte Weise ins Verhältnis gesetzt werden.

Ein klares Bekenntnis zum Erfordernis weiterer Bauflächen – insbesondere Gewerbeflächen – kommt von der KWL und Wirtschaftsförderung. Hier wird hervorgehoben, dass es eine anhaltend hohe Nachfrage sowohl Lübecker als auch auswärtiger Unternehmen nach Gewerbestücken gibt und dass die Möglichkeiten, diese Nachfrage im Bestand zu realisieren, in der Praxis häufig begrenzt sind.

In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände wird stärker auf ein „qualitatives Wachstum“ unter den Bedingungen des Klimaschutzes abgestellt - ein Zukunftsbild eines wirtschaftlichen Strukturwandels weg von flächenintensiven Gewerbebetrieben hin zu hochproduktivem, städtisch

geprägten Gewerbebetrieben in integrierter Lage. Gleichzeitig sollen auch Logistikunternehmen am Standort Lübeck eine tragende Rolle einnehmen. Ferner wird auf die Potentiale eines „grünen“ Wachstums hingewiesen, in dem der Widerspruch zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und unternehmerischer Expansion aufgelöst wird:

„Aus unserer Sicht ist es (...) für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. (...) Insbesondere (...) der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan (...) sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebengrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.“ (Stellungnahme Wirtschaftsverbände: 5)

Auf der hier verhandelten Ebene der Ziele und Wünsche scheinen keine größeren Konfliktlinien zwischen den Interessen der Bürger:innen und den Zukunftsvorstellungen der Wirtschaftsakteure zu verlaufen – zumal man sich auf die Aussage, dass Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden müssen/können, vermutlich stets einigen kann. Es fehlt indes eine klare Aussage zu den in den Szenarien aufgeführten Flächenbedarfen, die aus der Gewerbeflächenprognose abgeleitet sind. Denn hier besteht die zentrale Konfliktlinie für den Flächennutzungsplan: Ist man bereit, in größerem Maße zusätzliche Bauflächen auszuweisen? Auch grüne Unternehmen benötigen Flächen. Lediglich die Lübecker Hafen-Gesellschaft bekennt sich eindeutig zu der Erforderlichkeit von Hafenflächen. Auch wenn sich die Verwaltung eine klarere Positionierung in der Sache gewünscht hätte, könnte man aus dem Tenor der Stellungnahme ableiten, dass das empfohlene Szenario C – und damit auch die entsprechenden Flächenbedarfe – mit den langfristigen strategischen Interessen der Wirtschaft vereinbar sein dürfte. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass mögliche Differenzen zwischen Branchen hinsichtlich ihrer Standortanforderungen nicht klar umrissen sind, so dass am Ende der Eindruck eines wenig konkreten „anything goes“ im Hinblick auf Zukunftsbranchen entsteht.

Die Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH verortet sich in dieser Hinsicht präziser. Die im Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck *„(...) formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem Szenario C „Beidrehen“ gut vereinbaren, Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen.“* Dies dürfte mit der vergleichsweise klar abgegrenzten Branche zusammenhängen, für die die Lübecker Tourismusförderung stellvertretend befragt wurde.

Bei der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände tun sich hinsichtlich der Anforderungen an die Mobilität der Zukunft größere Differenzen zum Votum der beteiligten Bürger:innen hervor. In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände werden große Hoffnungen in noch ausstehende übergeordnete Regelungen des Bundes und / oder technologische Innovationen in Sachen „alternative Antriebe“ gesetzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für beides lässt sich – gerade für den Wirtschaftsverkehr – nicht seriös vorhersagen und sollte damit nicht die alleinige Grundlage einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein. (s.o.) Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans sollte die Hansestadt die Chance, die Mobilität der Zukunft in Lübeck aktiv zu gestalten, aus Sicht der Verwaltung auch nutzen.

Kristallisationspunkt Lebensqualität: Lübeck ist mehr als nur seine Altstadt!

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: trotz der Dominanz der historischen Altstadt hängen die Lübecker:innen an ihren Stadtteilen und sind voller Ideen, wie diese verbessert und für die Zukunft fit gemacht werden können. So werden Fragen wie neue Mobilitätsangebote, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, aber auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen stets vor dem Hintergrund der eigenen Lebenssituation diskutiert. Viele Fragen, die sich in dieser Hinsicht stellen, drehen sich um das große Thema Lebensqualität in der Stadt.

Bei den insgesamt zehn Beteiligungsveranstaltungen in Lübecker Grundschulen zeigte sich, dass ein wichtiger Baustein für viele Kinder im Quartier gut erreichbare Erlebnisräume sind, in denen selbstbestimmt gespielt und entdeckt werden kann. Anders als bei Erwachsenen spielen sich diese kindlichen Entdeckungsreisen im unmittelbaren Wohnumfeld, dafür aber eher in Familien, in Gruppen oder Freundeskreisen ab:

„Im Schwimmbad bin ich gern mit Freunden und auch mit Papa und meinen Geschwistern“ (GER)

„In den Kleingärten kann ich gut spielen, an meinem Geburtstag habe ich meine Freunde eingeladen und wir haben Stockbrot gemacht“ (Grönauer Baum)

„Im Hochschulstadtteil gibt es viele tolle Kletterbäume und Bäume, wo wir Obst pflücken können“ (Paul-Klee-Schule)

Dies hat allerdings eine funktionierende und gefahrlose Mobilität von Kindern im Stadtteil zur Bedingung. Diese stärkt das unabhängige Erleben, fördert die Selbständigkeit und entlastet – nicht zuletzt – damit auch die Eltern. Die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen hierfür sind jedoch häufig nicht vorhanden, was von den Kindern in allen Stadtteilen deutlich angesprochen wurde. Hier ein paar beispielhafte Aussagen:

„Zu viele geparkte Autos auf den Straßen und Gehwegen. Wir kommen mit dem Fahrrad nicht durch und können nichts sehen. Die Autos sind so groß. Das ist gefährlich“ (Paul-Klee-Schule, Hochschulstadtteil)

„Der Verkehr und die vielen parkenden Autos sind gefährlich“ (Julius-Leber-Schule, St Lorenz Nord)

„Autos fahren zu schnell“ (Lutherschule, St. Lorenz Süd)

„Die Autos parken an vielen Stellen soweit auf dem Bürgersteig, dass man nicht durchkommt“ (Lutherschule)

Die Frage, wie – und für wen – Mobilität konkret gestaltet wird, hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität im Stadtteil - nicht nur für diejenigen, die selber mobil sind, sondern auch für die, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Verkehr leben und aufwachsen (und schlimmstenfalls Lärm und Abgase ertragen müssen). Auf dieses Problem verweisen auch mehrere Kommentator:innen des Stadtentwicklungsdialogs. Sie wünschen sich Quartiere, in denen Flächen als öffentlicher Raum nutzbar sind, anstatt als Flächen für den Autoverkehr zu dienen. Dies ist, wie

ein Kommentar anmerkt, nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Frage sozialen Ausgleichs:

„Die Verkehrsräume in der Stadt gehören dann endlich wieder den Menschen und nur noch untergeordnet dem Verkehr. Spielen "auf der Strasse" und das Leben vor der Haustür wird wieder möglich. Die Aufenthaltsqualität im ehemaligen Verkehrsraum wird sich erheblich verbessern (bessere Luft, Kalt- und Frischluftschneisen, optische Aufwertung durch viel Grün).“ (RS)

„Eine Stadt, die nur auf Autoverkehr setzt, wird immer mit Stau, Umweltbelastung und einer deutlich reduzierten Lebensqualität verbunden sein - auch wenn einige mehr ihren Traum vom Einfamilienhaus erfüllen können.“ (TW)

Die Frage, wie ein erfüllendes Leben in den Stadtteilen gestaltet werden kann, war auch Thema in den Workshops zum Thema „Stadtteilleben“ in den Stadtteilveranstaltungen von 2019. In den Workshops, die von Kücknitz bis Buntekuh vor allem von Angehörigen älterer Generationen besucht wurden, spielten vor allem Fragen des Älterwerdens im Stadtteil bzw. des intergenerationellen Miteinanders eine wichtige Rolle. Ein wiederkehrender Wunsch bestand darin, den Stadtteilen eine qualitativ hochwertige, erlebbare Mitte zu verleihen, in denen Jung und Alt in Austausch miteinander treten konnten.

Die konkrete Ausprägung und Gestalt dieser Orte unterschied sich je nach Stadtteil: so wurden als sehr konkrete räumliche Beispiele Wochenmärkte oder Markthallen genannt, es wurden aber auch eher generelle Wünsche nach einem „Identitätsstiftenden Zentrum“ oder einer Öffnung sozialer Infrastruktur für den Stadtteil formuliert. Mehrere Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog setzen ebenfalls ähnliche thematische Schwerpunkte; sie gehen zudem darauf ein, dass eine hohe Lebensqualität auch einen wichtigen Standortfaktor darstellt:

„Es wäre gut für uns alle, wenn wir uns auf ehrgeizige Ziele einigen könnten. Eine klimafreundliche Stadt muss nicht zwangsläufig junge Familien verlieren, wenn die Stadt mit guten KiTas, guten Schulen, kinderfreundlicher Architektur und kinderfreundlicher Verkehrsplanung punkten kann. Dass Betriebe mit Arbeitsplätzen ins Umland abwandern könnten hat etwas Fatalistisches. Die Betriebe brauchen Mitarbeiter, Fachkräftemangel ist ein echtes Wachstumshemmnis. Die Mitarbeiter brauchen familienfreundliche Lebensbedingungen und eine Stadt, die das Leben außerhalb der Firma lebenswert macht.“ (K)

Lebensqualität ist unter Umständen eine geeignete begriffliche Klammer, die wirtschaftliche Prosperität, ökologische Qualität und soziales Miteinander in angemessener Weise miteinander verbindet, ohne diese gegeneinander auszuspielen (und eine Klammer, die sie sowohl für die lokale, als auch die gesamtstädtische Ebene skalierbar und operationalisierbar macht).

Haltungsnoten / Kritik an Stil & Form:

In den Kommentaren zum Stadtentwicklungsdialog kam des Öfteren die Kritik auf, die Szenarien seien in ihrer inhaltlichen Ausprägung und ihrer Gestaltung nur so definiert worden, um eine angeblich bereits feststehende Entscheidung der Verwaltung per Akklamation zu bestätigen oder um eine unterbewusste Lenkung auf „gefällige“ Szenarien vorzunehmen:

„Auch (Szenario B) wurde so angelegt, dass es verlieren soll.“ (P.E.)

„(...) Hier wird offensichtlich in welche Richtung der Bürger sanft aber nachdrücklich geschoben werden soll. Eine Reihe der aufgeführten Vorteile von Szenario C klingen sehr bemüht und halten einer logischen Prüfung nicht stand.“ (H.)

Interessanterweise löst aber bereits die Ablehnung der Art und Weise, in der bestimmte Szenarien dargestellt wurden, einen Denkprozess darüber aus, worin diese Ablehnung eigentlich begründet ist. Damit schaffen die Teilnehmer:innen eine Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Szenarien:

„Volle Kraft voraus (in die Klimakrise)" hat ja vor allem den Zweck, unser heutiges Vorgehen (Szenario B) als nicht gar zu schlimm erscheinen zu lassen. Szenario D wird als "Beschauliches Grün ohne Blick auf die wirtschaftliche Basis" dargestellt; tatsächlich enthält es aber notwendige Elemente zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Das von den Planern offensichtlich als richtiges dargestellte Szenario C braucht insoweit eine Korrektur.“ (KS)

Eine kategorische Ablehnung des gesamten Prozesses kann man dagegen nur aus einer geringen Zahl von Einzelfällen herauslesen:

„Sorry, mir fehlt die Tiefe im ganzen Vorgehen. Es wirkt wie eine Klassenarbeit einer Oberstufe, wird dafür noch Geld bezahlt? Simpel zusammengefasste Varianten zur Auswahl, die teils schon Wertungen beinhalten, ohne diese zu belegen. Neutral geht anders. (...)“ (Bürgerbeteiligung geht anders, hl-live.de)

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Gegenteil dessen passiert ist, was aufgrund der atmosphärisch stark aufgeladenen, unmittelbar auf die Lebenswelt der Zuschauer:innen bezogenen Darstellung der Szenarien zu befürchten war: die teilnehmenden Bürger:innen haben die Gelegenheit des Stadtentwicklungsdialogs genutzt, um mit der gebotenen kritischen Distanz sämtliche Szenarien sachlich, differenziert und mit großer Sachkenntnis zu bewerten.

Sollte eine tendenziöse oder „suggestive“ Darstellung der Szenarien tatsächlich wahrgenommen worden sein, so hat sie zumindest nicht das vermeintlich von der Verwaltung gewünschte Ergebnis erzielt, wie aus der Auswertung des Votings erkennbar ist:

4. Auswertung der Voting-Funktion des Stadtentwicklungsdialogs

Zentraler Bestandteil des Stadtentwicklungsdialogs war die Votingfunktion auf der Homepage, auf der die Teilnehmer:innen sich mit Hilfe von Schieberegler ihre Position zu den vier Szenarien definieren konnten. Hier wurden insgesamt 1550 Votings abgegeben, von denen 1392 von den Nutzer:innen bestätigt und damit zur Auswertung verfügbar waren.

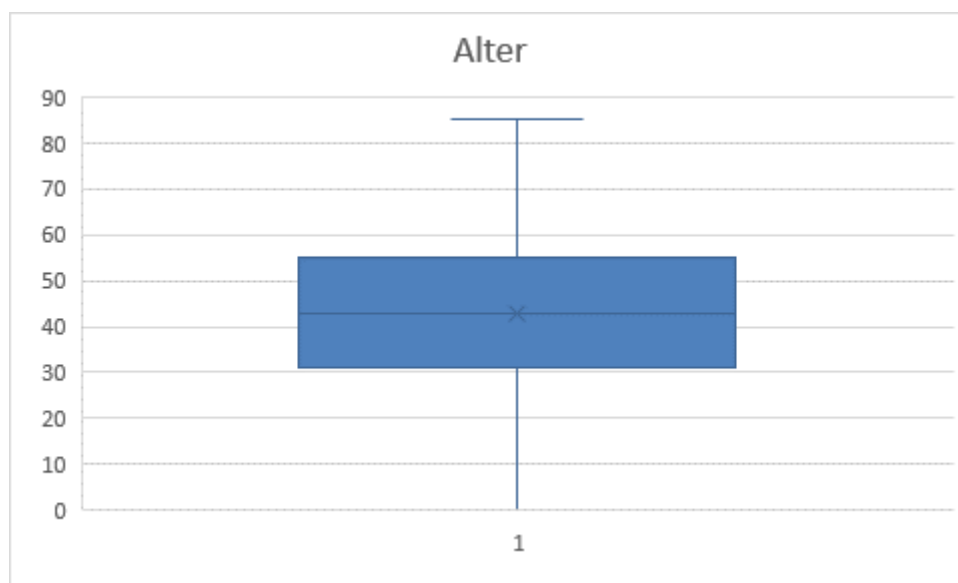
Hinter den „Schieberegler“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

Die Frage war: Können Sie sich vorstellen, im Szenario A/B/C/D in Lübeck zu wohnen?

Szenario	A	B	C	D
Durchschnittliche Zustimmungsrage	15,7/100	21,7/100	61,5/100	71,3/100

Anhand der Tabelle zeigt sich eine klare Präferenz für die Szenarien C und D und eine deutliche Ablehnung für die Szenarien A und B. Szenario D erreichte eine durchschnittliche Zustimmungsrage von über 71 von 100. Das empfohlene Szenario C erreichte eine durchschnittliche Zustimmung von ca. 61,5 von 100. Weiter zurück lagen die Szenarien B (21,7 von 100) und A (15,7 von 100). Bei einer vertiefenden Analyse, die auch die Ablehnung einzelner Szenarien betrachtet, kam zum Vorschein, dass mehr als 75 Prozent der Teilnehmenden Szenario A deutlich ablehnen. Für Szenario B fällt die Ablehnung ähnlich deutlich aus. Die Szenarien C und D werden nur von einem geringeren Anteil von ca. 25 Prozent abgelehnt.

Hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich, dass das durchschnittliche Alter der Teilnehmer:innen mit 42 Jahren deutlich niedriger lag als bei unseren Stadtteilveranstaltungen im Jahr 2019, bei denen die Generation 60plus den Ton angab.



Der Median liegt nahe am Durchschnittswert bei 43, d.h. dass die Hälfte der Personen, die an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog teilgenommen hat, jünger gleich 43 Jahre ist und die andere Hälfte der Personen älter als 43 Jahre ist. Der Wert für das erste Quartil beträgt 31 Jahre und der Wert fürs dritte Quartil 55 Jahre. Demzufolge ist die Hälfte der Personen, die sich an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog beteiligt hat, zwischen 31 Jahren und 55 Jahren alt. Der Interquartilsabstand beträgt somit 24 Jahre.

Damit zeigt sich, dass insbesondere die Alterskohorten zwischen 31 und 55 stark vertreten waren – jene Generationen, die wahlweise selbst in der Phase der beruflichen Konsolidierung / Familiengründung / Eigentumbildung sind oder bereits seit längerem in der „Mühle“ aus Erwerbs- und Familienarbeit stecken. Diese – und die Gruppe der unter 30-jährigen, deren Lebenswelt

überwiegend von Ausbildung und Berufseinstieg geprägt ist – waren im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen 2019 weniger präsent. Dementsprechend handelt es sich um eine willkommene Ergänzung unserer bisherigen Beteiligungsschritte.

Die **Untergliederung nach Stadtteilen** offenbart dagegen eine gewisse Schwäche unseres Angebotes. Wie Tabelle 1 zeigt, ist die Teilnahmebereitschaft am Stadtentwicklungsdialo in einzelnen Stadtteilen nur schwach ausgeprägt:

Stadtteil	Innenstadt	St. Jürgen	St. Gert rud	St. Lore nz Süd	St. Loren z Nord	Moisli ng	Bunte kuh	Kückn itz	Schlut up	Trave münde
Zahl der Votings	229	417	284	98	177	18	24	48	26	43
Anteil an den Gesamtstimmen des Dialogs n=1392	16,4%	29,9%	20%	7%	12,7%	1,2%	1,7%	3,4%	1,8%	3,0%
Anteil Stadtteil a.d. Gesamtbevölkerung HL	6,3%	22,6%	18,7%	7,2%	19,6%	4,9%	5%	8,5%	2,6%	6,1%
Anteil a.d. Teilnehmer:innen 2018/19 n=900	22% (200)	11% (100)	10% (90)	7,7% (70)	4,4% (40)	7,7% (70)	5,5% (50)	6,6% (60)	10% (90)	14,4% (130)
Wahlbeteiligung Kommunalwahl 2018	27%	31%	27%	22%	21,6%	19%	18%	22%	23%	28%

Tabelle 1: Verteilung der Stimmen des Stadtentwicklungsdialogs, gegenübergestellt mit anderen ausgewählten demographischen Daten

Die Gründe für dieses augenfällige Ungleichgewicht sind auf der Basis der erhobenen Daten nicht eindeutig benennbar. Es deckt sich aber mit den Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass Beteiligungsangebote in Stadtteilen wie der Innenstadt oder St. Jürgen besonders häufig wahrgenommen werden. In Stadtteilen, in denen eine deutlich unterdurchschnittliche Beteiligung am Stadtentwicklungsdialo verzeichnet wurde, wurde auch bei der Kommunalwahl 2018 eine geringere Beteiligung verzeichnet. Bei den Stadtteilveranstaltungen von 2019 sind indes ausgewogene(re) Ergebnisse zu erkennen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, an dieser Stelle erneut auf die Vielfalt an Zielgruppen, Methoden und thematischen Zugängen zum Thema Stadtentwicklung hinzuweisen, auf die wir in den vergangenen Jahren in besonderem Maße Wert gelegt haben (s. Abschnitt 2).

Trotzdem fällt auf: anders, als man es erwarten würde, unterscheiden sich die Ergebnisse auf der Stadtteilebene nur marginal. Da die Ergebnisse aufgrund der geringen Teilnehmezahl in einzelnen

Stadtteilen nicht gut verwerten lassen, wurden die Daten aggregiert. So wurden die Stadtteile St. Jürgen und Innenstadt zusammengefasst und den Ergebnissen sämtlicher anderer Stadtteile gegenübergestellt. Es fällt auf, dass durchaus Unterschiede hinsichtlich der Präferenz für bestimmte Szenarien bestehen. Diese Unterschiede sind jedoch geringer ausgeprägt, als man es erwarten würde:

Stadtteile	A	B	C	D
Innenstadt u St. Jürgen	8,9 %	9%	43,3%	69,6%
Restliche Stadtteile	11,3%	13,9%	43,8%	57,9%

Tabelle 2: Präferenzen für die Szenarien, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen (Hinweis: die Stadtteile wurden gleichberechtigt addiert – und nicht nach Teilnehmer:innenzahl gewichtet. Durch Mehrfachnennungen können Werte über 100% entstehen; gezählt wurden alle Zustimmungsraten von >75%)

Wie Tabelle 2 zeigt, überwiegen in den Stadtteilen Innenstadt und St. Jürgen die Präferenzen für das Szenario D, gefolgt vom Szenario C. Je weniger als 10 Prozent äußern ihre Vorlieben für die Szenarien A und B. Es fällt auf, dass die Verteilung in den weiteren Stadtteilen von Travemünde bis Moisling ähnlich ausfällt: auch hier können sich knapp zwei Drittel ein Leben in Lübeck vorstellen, das sich am Szenario D orientiert. Abgeschlagen sind auch hier die Szenarien A und B, es fällt jedoch auf, dass gerade das Szenario B, das im Wesentlichen die bestehenden Trends und politischen Entscheidungspfade weiterentwickelt, in den anderen Stadtteilen auf mehr Zustimmung trifft – immerhin knapp fünf Prozentpunkte. Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung aber, dass – trotz aller Dominanz der Innenstadt und St. Jürgens – die auf größerer Nachhaltigkeit ausgerichteten integrativen Szenarien auch in allen anderen Stadtteilen gleichermaßen Anklang finden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die wir aus unseren Stadtteilveranstaltungen ableiten konnten.

Zwei „Ausreißer“ in einem gewissen Maße waren die vergleichsweise hohen Zustimmungsraten zu Szenario A in Travemünde (mit knapp 19 Prozent) und die Präferenz für Szenario C in Buntekuh – hier verzeichnet das Szenario eine Präferenz von 54 Prozent. In beiden Fällen ist die Datengrundlage nicht besonders aussagefähig; gleichwohl lässt sich daraus schließen, dass sich trotz der niedrigen Beteiligungsrate die stadtteilspezifische Vielfalt der Teilnehmer:innen in den Ergebnissen wiederfindet. Auch das Szenario D findet je nach Stadtteil Zustimmungsraten zwischen 73 und 46 Prozent (Innenstadt vs. Buntekuh). Dies lässt ebenfalls darauf schließen, dass die Gruppen, die sich beteiligt haben, vielfältiger waren, als es das Ergebnis erwarten lässt.

Bei einer Differenzierung der Szenarien nach dem Alter der Beteiligten lässt sich ebenfalls eine deutliche Präferenz des Szenarios D feststellen. Um die Ergebnisse in einem besseren Kontext deuten zu können, haben wir Alterskohorten gebildet, die sich grob nach den (vermuteten) Lebensphasen orientieren.

Die **Altersgruppe unter 30** umfasste ca. 22,5 Prozent der Teilnehmer:innen. Man kann davon ausgehen, dass sich diese Gruppe vor allem in der Ausbildung befindet oder sie als junge Berufstätige dabei sind, beruflich Fuß zu fassen. Fragen wie Familiengründung oder der Erwerb von Wohneigentum dürften in dieser Altersgruppe weniger ausgeprägt sein.

In der **Altersgruppe zwischen 31 und 45** steht die Familiengründung, Eigentumserwerb, berufliche Konsolidierung im Vordergrund. Es ist zu vermuten, dass diese Altersgruppe am ehesten die Folgen eines angespannten Wohnungsmarktes zu spüren bekommt. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtzahl der Teilnehmer:innen liegt bei knapp 31 Prozent.

Der Kohorte **zwischen 46 und 65** lassen sich ca. 36 Prozent der Teilnehmer:innen zuordnen. Die Lebenswelt, der sich die Mitglieder dieser Gruppe zuordnen lassen, ist durchaus unterschiedlich. Es ist davon auszugehen, dass sich eine weitere Differenzierung der Lebensstile herauskristallisiert hat. Die Haushalte werden heterogener, z.T. sind die Kinder aus dem Haus, Alleinerziehende o.ä..

Anders als bei unseren Stadtteilveranstaltungen fällt der Anteil der **Altersgruppe über 65** mit etwa 6 Prozent eher gering aus.

Fehlende Altersangaben (ca. 5%) konnten nicht berücksichtigt werden.

Altersgruppe	Gesamt Alterskohorte	Anteil A	Anteil B	Anteil C	Anteil D
u30	312	8,33%	24,04%	56,09%	70,51%
u45	430	11,16%	10,00%	45,81%	64,19%
u65	506	6,72%	10,87%	43,48%	62,45%
ü66	78	11,54%	11,54%	35,90%	60,26%

Tabelle 3: Präferenzen für Szenarien A bis D, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen

5 Empfehlungen im Hinblick auf die politischen Grundsatzbeschlüsse

Die Szenarien A bis D wurden nicht nur von den Bürger:innen, sondern auch von ausgewählten Vertreter:innen aus Fachwelt und Wissenschaft kritisch reflektiert. In ihren Videostatements wägen Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende / Berlin), Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität / Hamburg) und Lizzi Sieck (Umweltbundesamt / Dessau) vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen fachlichen Expertise die Vor- und Nachteile der Szenarien ab und kommen zu den folgenden Empfehlungen an die Lübecker Stadtentwicklung.

Für die Siedlungsflächenentwicklung geht Prof. Dr. Thomas Krüger davon aus, dass trotz der zukünftigen Entwicklung hin zu einer kompakten, nachhaltig ausgerichteten Stadtstruktur die langfristige planerische Handlungsfähigkeit der Stadt im Auge zu behalten sei. Er empfiehlt, Reserveflächen für die Siedlungsentwicklung vorzuhalten.

Frau Klein-Hitpaß positioniert sich in ihrer verkehrsplanerisch ausgerichteten Stellungnahme gegen die expansiven Szenarien A und B und befürwortet eine Verkehrsplanung, die sich mittel- bis langfristig in Richtung des Umweltverbundes entwickelt und von der Dominanz des Autos löst. Hier kann der Busverkehr als öffentlicher Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Durch eine kompakte Stadtstruktur kann Infrastruktur besser ausgelastet werden.

Frau Sieck betont, dass eine Verschärfung der Klimaschutzziele mittlerweile keine Frage des *ob*, sondern des *wann* und *wie* geworden ist. Hier böten die Szenarien A, B und C kein hinreichendes Ambitionsniveau, um den gegenwärtigen und zukünftigen Schutzzielen zu entsprechen. Eine Hinwendung zu einer Stadtentwicklung entsprechend des Szenarios D beinhaltet dabei jedoch keine Verluste, sondern könne auch eine positive Entwicklung hin zu einer zukunftsfähigen

Verkehrs- und Siedlungsflächenentwicklung anstoßen. Die Hansestadt sei bei vielen Überlegungen in diese Richtung nicht allein, sondern reihe sich ein in eine wachsende Zahl von Kommunen, die dem Klimaschutz hohe Priorität einräumen.

Für die Teilnehmer:innen des Stadtentwicklungsdialogs kann der folgende Punkt als elementar bedeutsam festgehalten werden:

Eine rein expansive Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung oder eine Entwicklung im Sinne eines „weiter-so“ funktioniert nicht. Es ist eindeutig nicht das Präferenzszenario.

In Bezug auf die Ansprüche an die Siedlungsflächenentwicklung eignet sich aus Sicht der Verwaltung das Szenario C am besten, um die in Kommentaren und Stellungnahmen formulierten Zielkonflikte zwischen Eigentum in stabilen Nachbarschaften / Wohnungsbau in qualitativ hochwertigen Quartieren / qualitativem Wachstum von Gewerbeflächen und Nachhaltigkeitsaspekten zu lösen.

Für das Thema Mobilität existiert ein breiter, über längere Zeiträume stabiler Konsens weg vom individuellen Auto hin zu einer stärkeren Integration und Durchdringung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV. Hier bildet Szenario D die vorhandenen Kommentare und Stellungnahmen am ehesten ab. Es wird von den meisten Teilnehmer:innen am Stadtentwicklungsdialog präferiert; auch aus den anderen Beteiligungsformaten kann man eine tendenzielle Zustimmung ableiten. Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände weist jedoch darauf hin, dass eine Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs von essentieller Bedeutung für den Standort Lübeck sind. Veränderungen im Modal Split der Hansestadt Lübeck dürfen damit nicht auf rein restriktiven Maßnahmen beruhen, sondern müssten stets verhältnismäßig sein.

Obwohl in der Abstimmung das Szenario D dominiert, hält die Verwaltung an ihrer Präferenz für Szenario C fest. Grund hierfür ist neben der fachlichen Einschätzung der Verwaltung, dass nicht nur das Votum der beteiligten Bürger:innen, sondern auch die verschiedenen Stellungnahmen der Verbände integriert werden mussten, die nicht zwingend einem der vier Szenarien zugeordnet werden konnten, und die von dem Votum des Stadtentwicklungsdialogs in Einzelpunkten abwichen.

Dennoch soll das klare Statement der sich Beteiligenden Richtung Szenario D integriert werden, um das mehrheitliche Ergebnis in geeigneter Weise widerzuspiegeln. Aufgrund dessen wird in der Beschlussvorlage ein Beschlusspunkt 3 ergänzt, der konkrete Instrumente beinhaltet, um Szenario C verbindlich mit den klimarelevanten Einsparzielen zu verknüpfen, die den Weg Lübecks zur Klimaneutralität 2040 beschreiben sollen.



Anlage B

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 112
christian.stolte@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Übersicht der Stellungnahmen von Verbänden und Stakeholdern zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

1. Stellungnahme der Wirtschaft
(Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft, Kaufmannschaft, Technikzentrum, Lübeck Management und Wirtschaftsunioren)
2. Stellungnahme KWL / Wirtschaftsförderung
3. Stellungnahme Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG
4. Stellungnahme Lübeck und Travemünde Marketing LTM
5. Stellungnahme Grundstücks-Gesellschaft TRAVE
6. Stellungnahme Lübecker Bauverein
7. Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck
8. Stellungnahme Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC
9. Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN
10. Stellungnahme BUND Lübeck
11. Stellungnahme NABU Lübeck
12. Stellungnahme FRIDAYS FOR FUTURE Lübeck
13. Stellungnahme ArchitekturForumLübeck



Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaft zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck 2021

Inhalt

Präambel.....	3
Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck	3
Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien	4
Entwicklungsimpulse	5
Erfolg Lübecker Unternehmen	5
Neugründungen	6
Technologie und Digitalisierung	6
Klimaschutz und Klimaanpassung	6
Wissenschaft und Wirtschaft.....	6
Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung	7
Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans	8
1. Lübeck als Oberzentrum der Region.....	8
2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten	8
3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen.....	8
4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten	9
5. Gewerbebranchen revitalisieren.....	9
6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen	9
7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen	9
8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen	9
• Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern	10
• Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen	10
• Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern.....	10
• Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken	10
• City-Logistik ausprobieren.....	11
9. Digitalisierung vorantreiben.....	11
10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen	11
Fortlaufende Beteiligung sicherstellen	11
Zusammenfassung der Forderungen.....	12

Präambel

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans hat die Hansestadt Lübeck einen Beteiligungsprozess gestartet. Aus diesem Prozess heraus wurden nun vier verschiedene Szenarien (A bis D) entwickelt, die die Bevölkerung und Institutionen für die weitere Meinungsfindung bewerten und darüber abstimmen soll.

Wir stellen fest, dass die vorgestellten Szenarien und die damit verbundenen Handlungsempfehlungen die Belange der Wirtschaft als Rückgrat unserer Stadt und Region nicht ausreichend berücksichtigen oder falsch einschätzen.

Aufgrund der hohen Wichtigkeit und großen Tragweite beider Planungen für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Lübeck, haben wir uns als Wirtschaftsorganisationen für eine gemeinsame Stellungnahme entschieden.

Die nachfolgenden Positionen geben daher die Meinung der

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- der Handwerkskammer Lübeck,
- der Kreishandwerkerschaft Lübeck
- der Kaufmannschaft zu Lübeck,
- des Technikzentrums Lübeck,
- des Lübeck Managements und der
- Wirtschaftsjuvenoren Lübeck

wieder.

Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck

In der Hansestadt Lübeck sind etwa 14.000 Unternehmen mit ca. 100.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ansässig. Diese Unternehmen erwirtschaften laut der Haushaltsplanung 2021 rund 117 Mio. Euro Gewerbesteuer. Dazu kommen aus wirtschaftlicher Tätigkeit weitere 89 Mio. Euro Einkommenssteuer, 22 Mio. Euro Umsatzsteuer sowie Einnahmen u.a. aus der Grundsteuer oder der Vergnügungssteuer. Insgesamt machen die steuerlichen Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit damit gut 25 % des städtischen Haushaltsvolumens aus.

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte in der Hansestadt Lübeck sind die Branchen Verkehr und Logistik, Handel und Dienstleistungen, Ernährungswirtschaft und Medizintechnik, Handwerk sowie der Tourismus.

Zu den größten Arbeitgebern der Hansestadt gehören die von uns vertretenen Unternehmen Drägerwerke AG & Co. (rd. 6.600 Beschäftigte), die Bockholdt-Gruppe (rd. 4.700 Beschäftigte), die Stadtwerke-Gruppe (rund 1.250 Beschäftigte), die Lübecker Hafengesellschaft (rd. 1.050 Beschäftigte) und die Konditorei Junge (rd. 1.000 Beschäftigte). 2020 waren 15.675 Beschäftigte in Lübecker Industriebetrieben tätig.

Neben diesen großen Unternehmen bilden viele kleine und mittelständische Betriebe (KMU) das stabile Rückgrat unserer Wirtschaftskraft. Sie bieten vielen tausend Menschen in der Region in den verschiedensten Branchen eine große Bandbreite an Arbeitsplätzen. Darüber hinaus sind die kleinen und mittleren Unternehmen an unterschiedlichen Standorten im

gesamten Stadtgebiet ansässig. Gerade für diese Betriebe sind nicht immer nur Industrie- oder Gewerbegebiete erforderlich. Vielfach nutzen gerade kleinere Unternehmen Mischgebiete bzw. urbane Gebiete – sind also Teil des gesamtstädtischen Lebens.

Die lokalen und regionalen Wertschöpfungsketten spiegeln sich in den Clustern logRegio, foodRegio sowie den Kooperationen mit den Lübecker Hochschulen wider. Dabei haben sich die genannten Schwerpunktbranchen insbesondere aufgrund der Standortvorteile Lübecks herausgebildet. Lübeck war und ist eine Hafen- und Handelsstadt, die durch den Zugang zum Ostseeraum und zum Binnenwasserstraßennetz, die Anbindungen über Straße und Schiene und den Flughafen profitiert. Gleichzeitig ist Lübeck Dreh- und Angelpunkt für Handel und Warenverkehr im Ostseeraum. So sollten auch flächenintensive Branchen Berücksichtigung finden, da z.B. die Verkehrs- und Logistikunternehmen vielfach wichtige Dienstleister für die anderen Branchen sind.

In den letzten 30 Jahren hat sich zudem die Lübecker Hochschullandschaft in Verbindung mit dem Technikzentrum Lübeck (TZL) als bedeutender Faktor für Neugründungen entwickelt. An den Beispielen Euroimmun AG, Basler AG oder der VisiConsult X-ray Systems & Solutions GmbH kann man den Erfolg dieses Modells sehen. Diese – heute weltweit aktiven – Unternehmen haben in ihren ersten Jahren im TZL die optimalen Rahmenbedingungen gefunden, um sich auszuprobieren, zu wachsen und erste Erfolge zu erzielen.

Die Erfolgsgeschichte hat das Technikzentrum fortgeschrieben und unterstützt Neugründungen heute mit überregionalen Projekten und dem eigenen Acceleratorprogramm GATEWAY49. Laut KfW-Gründungsmonitor 2021 liegt Schleswig-Holstein mit 120 Gründungen je 10.000 Erwerbstätige im bundesweiten Ranking auf einem hervorragenden Platz 3! Sicherlich auch ein Verdienst der erfolgreichen Kooperation des TZL mit der Universität und der Technischen Hochschule.

Für die anstehenden Planungen ergibt sich, dass diese erfolgreiche, breit aufgestellte und in die Zukunft gerichtete Wirtschaftsstruktur weiter gefördert und entwickelt werden muss. So sollten für Neugründungen und Startups geeignete Angebote geschaffen werden, um von Ausgründungen der Lübecker Hochschulen zu profitieren und grundsätzlich neues Unternehmertum in der Hansestadt zu fördern.

Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien

Die im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs zur Diskussion gestellten vier Szenarien sollen die Bandbreite von reiner Wirtschafts- und Wachstumsorientierung auf Kosten der Umwelt (A: Volldampf voraus) bis hin zu reiner Umwelt- und Klimaschutzorientierung auf Kosten von Wirtschaft und Wachstum (D: Hart Backbord!) abbilden. Sie sind bisweilen stark zugespitzt formuliert. Problematisch ist aus unserer Sicht, dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen. Wirtschaft sollte nicht als Gegenspieler zum Klimaschutz gesehen werden!

Eine Festlegung auf ein Szenario erscheint uns unter diesen Vorgaben weder zielführend noch sinnvoll, da hier die grundlegenden Faktoren für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln nicht berücksichtigt werden. Wirtschaft ist kein abstrakter Begriff, sondern Lebenswirklichkeit – wir leben von, mit und für die Wirtschaft. Handel, Industrie und Gewerbe in allen ihren Facetten sind nicht einfach austausch- und verlagerbar. Sie müssen auch erreichbar und am optimalen Standort sein, damit sie erfolgreich funktionieren können.

Zweifellos gibt es Zielkonflikte zwischen mehr Wachstums- und mehr Umweltorientierung. Es gibt aber ebenso zahlreiche Chancen darin, sowohl Wirtschaftstätigkeit und Wachstum als

auch Klimaschutz und Nachhaltigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Dies hat auch die Podiumsdiskussion im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Stadtentwicklungsdialo g am 12. August 2021 gezeigt.

Aus unserer Sicht ist es deshalb für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahrzehnten entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. Hierzu gehört beispielsweise, die CO₂-Bepreisung aller Waren, Dienstleistungen und Produktionsverfahren als Leitlinie bei dem qualitativen Wachstum zu berücksichtigen.

Das in diesem Kontext neu zu erstellende Rahmenwerk, insbesondere der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan, sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebensgrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.

In allen relevanten Themenfeldern wie Mobilität, Arbeiten, Wohnen und Freizeitverhalten finden massive, durch Technologiesprünge und Wertewandel unterlegte Veränderungen statt oder werden für die nähere Zukunft zu erwarten sein, wie z.B.:

- Intelligente Verkehrslenkungssysteme,
- die zunehmende Nutzung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Antriebsarten,
- innovative Ansätze zur Gestaltung des ÖPNV,
- neue Lösungen für mehr Energieeffizienz im Gebäudebestand,
- ein intelligentes Flächennutzungsmanagement,
- ein verändertes Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unter Beachtung ihrer Umweltverträglichkeit und
- die wachsende Akzeptanz für neue Wohnformen.

Deshalb können aber viele für die Jahre 2035 oder 2040 maßgebliche Aspekte noch nicht seriös prognostiziert werden. Die Stadtentwicklungsplanung muss diese Dynamik unbedingt berücksichtigen, heute die notwendigen Weichen für gemeinsame Wirtschaftsentwicklung und Klimaschutz in den angesprochenen Rahmenplänen sowie auch in den zukünftigen Planwerken zu stellen und bei Bedarf fortlaufend anzupassen.

Entwicklungsimpulse

In den nächsten Jahren wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt durch eine Reihe von Aspekten beeinflusst. Dabei sehen wir insbesondere die nachstehenden Impulse, die durch die Stadtplanung aufgegriffen werden müssen.

Erfolg Lübecker Unternehmen

Einen großen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung haben die bestehenden Unternehmen in der Hansestadt. Aktuelle Beispiele wie die Coherent LaserSystems GmbH & Co. KG, die Dr. Klein Privatkunden AG oder die Brüggen KG sowie aus dem Handwerk die Wache GmbH oder die Krisch Elektrotechnik zeigen, dass Wachstum – und damit auch die Nachfrage nach Raum und Fläche – aus dem Bestand heraus erfolgt. Schon heute kommen rund 75 % der Gewerbeflächennachfragen von Unternehmen aus der Hansestadt Lübeck selbst oder aus der näheren Region.

Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend und das Erfordernis der Bestandspflege weiter fortsetzen wird, so dass die Stadtplanung den Rahmen schaffen muss, dass die Unternehmen

bei weiterem Wachstum an ihrem Standort verbleiben können. Dies dient der Sicherung von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen sowie der Vermeidung neuer Pendlerströme. Auch müssen die Firmenstandorte gesichert werden, damit Lübecker Schüler zukünftig die Möglichkeit für gute Ausbildungsplätze haben und an die Unternehmen gebunden werden.

Neugründungen

Neben den Bestandsunternehmen tragen Neugründungen zur Wirtschaftsentwicklung bei. Allein im 1. Halbjahr 2021 wurden 120 Unternehmen in Lübeck neu gegründet. Schwerpunkte sind Handel, Handwerk und Dienstleistungen. Dazu kommen weitere Kleingewerbegründungen, die nicht von der Statistik erfasst werden. Diese Unternehmen starten mit neuen Geschäftsideen und bereichern die Wirtschaft in der Hansestadt.

Für diese Unternehmen sollte Lübeck optimale Startbedingungen bieten. Dazu gehören bezahlbare Immobilien wie z.B. Ladenlokale, aber auch flexible Rahmenbedingungen für Handwerk und Gastronomie.

Technologie und Digitalisierung

Mit dem technologischen Fortschritt und der Digitalisierung verändern sich die Möglichkeiten, aber auch die Standortanforderungen der Unternehmen. Durch den Einsatz neuer Technologien lassen sich Produktionsprozesse so verändern, dass beispielsweise Emissionen auf ein Minimum gesenkt werden. Andererseits sind Unternehmen trotz moderner Technik darauf angewiesen, dass die betrieblichen Abläufe wirtschaftlich gestaltet werden können. Daher unterliegen auch in Zukunft innovative Ansätze wie z.B. vertikale Gewerbegebiete immer einer Einzelfallbetrachtung und können nicht von jedem Unternehmen umgesetzt werden.

Die zunehmende Digitalisierung eröffnet ebenfalls neue Möglichkeiten, erfordert aber auch die entsprechenden Rahmenbedingungen. In Lübeck müssen die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, in dem z.B. auch die bestehenden Gewerbegebiete mit einer flächendeckenden Breitbandanbindung/Glasfaser ausgestattet und die Infrastruktur für das 5G-Mobilfunknetz geschaffen werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz und Klimaanpassung werden uns in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen stellen. Um einerseits klimaschädliche Emissionen zu senken, andererseits die Auswirkungen des Klimawandels und der damit verbundenen Extremwetter-Ereignisse zu minimieren, sind technologische, räumliche und bauliche Maßnahmen erforderlich. Best-Practice-Beispiele könnten eine CO₂-neutrale Energieversorgung oder eine klimaneutrale Stadtverwaltung sein.

Die klimabedingten Veränderungen stellen auch die Unternehmen vor neue Herausforderungen. Je nach Standort müssen beispielsweise Maßnahmen gegen Starkregenereignisse oder Überflutung getroffen oder der Gebäudebestand gegen Hitze isoliert und ggf. klimatisiert werden. Für diese Klimaresilienz sind bauliche Maßnahmen auf den Grundstücken, Veränderungen bei den Gebäuden oder die Installation technischer Anlagen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung ermöglicht werden müssen.

Gleichzeitig erwarten wir eine Stärkung der örtlichen Bauwirtschaft und des Handwerks, die die Maßnahmen umsetzen soll.

Wissenschaft und Wirtschaft

Wir gehen davon aus, dass die Lübecker Hochschulen auch in Zukunft durch Ausgründungen oder die Kooperation mit Lübecker Unternehmen wichtige Impulse für die Lübecker Wirtschaft geben werden. Hierbei rücken auch innovative Ausgründungen, die durch Einsatz neuer

Technologien neue Lösungsansätze bieten, für die Lösung der Klimakrise in den Fokus. Die Stadt sollte solchen Projekten und Unternehmen den notwendigen Raum bereitstellen, damit sich Lübeck insgesamt als innovativer Standort weiter profiliert, und damit auch Ideen und Fachkräfte in der Hansestadt gehalten werden.

Es ist daher insgesamt erforderlich, das Flächenbedürfnis von großen und kleinen, neuen und eingesessenen, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industrieunternehmen gleichermaßen in Konzepten mit gemischten Flächennutzungen zu berücksichtigen. Dies sollte Areal- bzw. Stadtteilbezogen geschehen und zusätzlich aus übergeordneter Sicht für ganz Lübeck gesteuert werden.

Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung

Bis zum Jahr 2029 werden die Infrastrukturprojekte für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung realisiert. Neben dem Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke im Kreis Ostholstein ist auch auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen (vgl. u.a. www.deutschlandtakt.de). So soll zwischen Lübeck und Bad Schwartau ein drittes Gleis errichtet, die Verbindung in Richtung Bad Kleinen ausgebaut und elektrifiziert sowie die Bahnstrecke in Richtung Büchen ertüchtigt werden. Die dafür erforderlichen Maßnahmen müssen bei der Aufstellung der Planungen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sehen wir die Chance, mit dem Ausbau der Infrastruktur die Schienenanbindung des Lübecker Hafens in Richtung Norden zu verbessern (Stichwort: „Nordkurve“).

Die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung wird zusätzliche Impulse für die Gewerbeentwicklung in der Region geben. Wir gehen davon aus, dass skandinavische Unternehmen Flächen in unserer Region nachfragen werden (niedrigere Immobilien- und Lohnkosten) und Unternehmen mit skandinavischen Geschäfts- und Kundenbeziehungen sich an der Fehmarnbelt-Achse ansiedeln, wie es teilweise schon in den Gewerbegebieten an der Autobahn A1 beobachtet werden kann.

Unsere skandinavischen Nachbarn sind Vorreiter bei der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien und der Nutzung alternativer Energieträger wie z.B. Wasserstoff. Über das grenzüberschreitende Förderprogramm Interreg 5/6A werden schon heute Kooperationsprojekte, z.B. in den Bereichen Umwelttechnologie, Ausbildung und Forschung realisiert. Lübeck und die Hansebelt-Region können künftig von der schnelleren Verbindung nach Skandinavien und dem grenzüberschreitenden Wissensaustausch profitieren.

Nicht zuletzt trägt die verbesserte Anbindung nach Skandinavien dazu bei, dass Lübeck für Fachkräfte weiter an Attraktivität gewinnt und die Wirtschaftsförderung Lübeck sowie der HanseBelt e.V. aktiv mit diesem Standortfaktor werben können.

Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

1. Lübeck als Oberzentrum der Region

Die Hansestadt Lübeck ist vom Land Schleswig-Holstein als Oberzentrum eingestuft. Damit verbunden hat Lübeck eine überörtliche, regionale Bedeutung und Funktion. Dies betrifft die Versorgung (des spezialisierten, höheren Bedarfs), aber auch Angebote wie z.B. Arbeitsplätze, Hochschulen, kulturelle Einrichtungen etc. Darüber hinaus soll Lübeck „(...) ein starkes, differenziertes Wirtschaftsgefüge mit einem bedeutenden industriellen Potential aufweisen, dessen Wachstum anzustreben ist“.

Die hohe Attraktivität und besondere Lagegunst Lübecks inmitten der erweiterten Metropolregion Hamburg-Kopenhagen, der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und das anhaltende, erfolgreiche Wachstum der ansässigen Wirtschaftsbetriebe, lassen absehbar weitere Wachstumsimpulse und Nachfragen nach Flächen erwarten. Eine Stadtentwicklung, die auf eine Reduktion von Gewerbeflächen und Produktionsstandorten, eine Beschneidung des Wohnungsbaus und massive Einschränkungen für den Individualverkehr setzen würde, dürfte bei überörtlicher Betrachtung auch die Erreichung ambitionierter Umweltziele verfehlen, weil Wohnbevölkerung und Wirtschaft dann ins attraktivere Umland abwandern.

Aus unserer Sicht ist es daher unverzichtbar, in Lübeck in den Bereichen Wirtschaft und Wohnen qualitatives Wachstum zu ermöglichen sowie gut vernetzte Verkehrslösungen für alle Menschen zu schaffen.

2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten

In den letzten Jahren wurden in zum Teil aufwendigen Verfahren eine Reihe von strategischen Konzepten erarbeitet, die auf die Entwicklung Lübecks bis 2030 und darüber hinaus ausgelegt sind. Hier sehen wir die Ergebnisse aus dem Dialog LÜBECK:überMORGEN und daraus resultierend den Rahmenplan Innenstadt, die Fachkräfteinitiative der Wirtschaftsförderung, das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK), den Hafenentwicklungsplan sowie die aktuelle Prognose für die Gewerbeflächenentwicklung. Diese Konzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und durch die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen

Die Unternehmen und die Beschäftigten erbringen einen maßgeblichen Anteil der Einnahmen der Hansestadt Lübeck. Die Stadt ist auch in Zukunft auf diese Einnahmen angewiesen, um finanziell handlungsfähig zu bleiben und die notwendigen Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung zu ergreifen. Vor diesem Hintergrund sollte es im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik mit ein.

Die häufigste Ursache für Standortverlagerungen von Betrieben ist die fehlende Erweiterungsmöglichkeit am bisherigen Standort. Ein attraktives Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten sind daher eine Investition in die bereits vorhandene Wirtschaft und dienen der Sicherung der Arbeitsplätze in der Region.

4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten

Die zunehmende Flächenkonkurrenz darf nicht zur Verdrängung einzelner Nutzungen führen. Wir beobachten, dass insbesondere Gewerbebestandorte zu Gunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden (Beispiele: Nördliche Wallhalbinsel, Roddenkoppel). Gleichermaßen wird die Ausweisung neuer Gewerbegebiete in peripheren Bereichen schwieriger und sollte auch im Sinne des Flächensparens reduziert werden. Sollte es jedoch erforderlich sein, Gewerbeflächen aus Gründen einer positiven Stadtentwicklung anderen Nutzungen zuzuführen, müssen im Gegenzug adäquate Ausgleichsflächen für gewerbliche Nutzungen geschaffen werden.

5. Gewerbebrachen revitalisieren

Die Ressource Boden ist endlich. Wir brauchen daher neue Ideen und Instrumente, um brachfallende Standorte wieder in eine gewerbliche Nutzung zurückzuführen, und den Unternehmen ein attraktives Gewerbeflächenangebot bereitzustellen. Ein neuer Flächennutzungsplan und ein Verkehrsentwicklungsplan reichen dafür allein nicht aus. Sie können jedoch die Voraussetzungen für eine Revitalisierung schaffen, indem bestehende Gewerbegebiete nicht durch andere Nutzungen eingeschränkt werden. Darüber hinaus ist mit Beteiligung aller Stakeholder die Entwicklung und Erarbeitung eines Zielbildes für das Stadtbild Lübecks im Jahr 2040 erforderlich, in dem Arbeiten, Wirtschaften, Wohnen und Leben gleichermaßen unter Einhaltung der Klimaschutzziele möglich ist.

6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen

Grundsätzlich muss die Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung wesentlich zügiger, einfacher und besser abgestimmt erfolgen. Aktuell benötigt die Hansestadt für die Gewerbeflächenentwicklung rund 10 Jahre; die Revitalisierung bestehender, stadtnaher Flächen, wie das Schlachthofgelände und die Roddenkoppel, zieht sich ebenfalls schon über viele Jahre hin. Um die o.g. Entwicklungsimpulse und Chancen nutzen zu können und handlungsfähig zu bleiben, sollten die Planungsprozesse und die Fassung politischer Beschlüsse beschleunigt werden.

7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen

Ein qualitatives Wachstum sowie die erforderlichen Maßnahmen für den Klimaschutz und Klimaanpassungen erfordern Flexibilität und das Gehen neuer Wege. Die in den Szenarien skizzierten Maßnahmen, wie die Nachverdichtung, das „Bauen in die Höhe“ oder die energieeffiziente Ausstattung von Gebäuden, müssen beispielsweise mit den Anforderungen des Denkmalschutzes oder den Sichtachsen des UNESCO-Weltkulturerbes vereinbart werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist hier in Zukunft eine größere Flexibilität in der Bauleitplanung und ein „Denkmalschutz mit Augenmaß“ erforderlich, um den Gebäudebestand und die jeweiligen Nutzungen zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Auch gehen wir davon aus, dass eine Nachverdichtung bestehender Gewerbebestandorte vor dem Hintergrund der Klimaresilienz nur in einem begrenzten Maße möglich sein wird. Daher wird es auch in Zukunft erforderlich sein, bedarfsgerecht neue Angebote für Unternehmen zu schaffen. Hierzu gehört auch die Überarbeitung unternehmensnotwendiger Nutzungsmöglichkeiten an Gewerbebestandorten, zum Beispiel das Wohnen am Ort der Arbeitsstätte.

8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen

Die Hansestadt Lübeck ist als Oberzentrum Mittelpunkt eines regionalen Verflechtungsraumes, der weit in das Umland hineinreicht. Gleichzeitig ist Lübeck ein bedeutsamer Bestandteil der überregionalen Verkehrsnetze – von der Metropolregion

Hamburg bis hin zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V). Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur müssen daher einem breiten Spektrum an Anforderungen gerecht werden, um den wirtschaftlichen Funktionen der Stadt zu sichern und die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen reibungslos zu ermöglichen. Hierfür kann es keine pauschalen Lösungen geben, sondern es wird über einen längeren Zeitraum zu dynamischen Veränderungen und einem Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsformen kommen.

Aus Wirtschaftssicht ist und bleibt eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Betriebsstandorte für Beschäftigte, Kundenverkehr, Lieferverkehr und betriebseigene Fahrzeuge, insbesondere aber auch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz der mit Abstand wichtigste Standortfaktor, gefolgt von der räumlichen Nähe zu Kunden/Laufkundschaft und der digitalen Anbindung. Im Mittelpunkt der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung muss daher eine anforderungsgerechte und zeitgemäße Mobilität der Einwohner, der Güter und Dienstleistungen stehen. Dabei werden Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO₂-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen ergeben sich mehrere Grundsätze, die in den Planungen berücksichtigt werden müssen:

- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern
Die bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Unternehmensstandorte im Stadtgebiet müssen leistungsfähig an die Verkehrsnetze angebunden bleiben, um die Standortvorteile Lübecks im regionalen, überregionalen und internationalen Kontext nicht zu schwächen.
- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen
Um verstärkt Güterverkehre auf die Schiene verlagern zu können, sollten die bestehenden Gleisanschlüsse der Unternehmens- und Hafenstandorte sowie die Reaktivierung von brach-liegenden Gleisanlagen im Stadtgebiet als Option gesichert werden. In diesem Kontext sollten die anstehenden Planungen für die Schienenanbindung des Fehmarnbelt-Tunnels berücksichtigt werden.
- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern
Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vornherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (Batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.

Für die langfristige Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte braucht es vor weiteren Einschränkungen der Erreichbarkeit im ersten Schritt die Schaffung attraktiver zusätzlicher Mobilitätsangebote, einschließlich intelligenter Verkehrslenkungs-konzepte sowie die Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr. Eine bewusste Schlechterstellung einzelner Verkehrsträger ist gerade für ein Oberzentrum wie Lübeck abzulehnen, insbesondere, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte bzw. höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Ausweichverkehren einhergehen.
- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken
Der Wirtschaftsverkehr darf in der Stadt nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Die beispielsweise für das Baugewerbe, Handwerk und Anlieferungen oft unverzichtbaren

größeren Fahrzeuge müssen im Stadtgebiet – einschließlich der Innenstadt und der Stadtteilzentren wie z.B. dem Kernbereich von Travemünde – unmittelbar bis zum Einsatzort kommen und dort Park- bzw. Abstellmöglichkeiten nutzen können. Häufig ist es aufgrund des Volumens und Gewichts der zu befördernden Materialien/Waren und der unmittelbar am Einsatzort benötigten Werkzeuge und Gerätschaften nicht möglich, den Transport „auf der letzten Meile“ auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.

- City-Logistik ausprobieren

Der Gedanke eines MikroLogistik-Hubs für ansässige Gewerbebetriebe in der Lübecker Altstadt sollte zunächst auf experimenteller Ebene ausprobiert werden, bevor dafür Flächen langfristig im Flächennutzungsplan gebunden werden. Hintergrund ist, dass die Lübecker Innenstadt sicherlich Potenziale dafür aufweist, es aber auch eine Reihe von Warenanlieferungen gibt, für die solche Konzepte nicht geeignet sind. City-Logistik-Konzepte sollten derart ausgelegt sein, dass sie den innerstädtischen Einzelhandel sowie weitere, dort ansässige Unternehmen positiv befördern, statt diese zu schwächen.

9. Digitalisierung vorantreiben

Neben der verkehrlichen Erreichbarkeit gehört die digitale Anbindung der Betriebsstandorte und der Haushalte zu einer Selbstverständlichkeit. Alle Lübecker Wohngebiete und Gewerbeflächen müssen vollständig mit einer leistungsfähigen Breitbandanbindung und auf Glasfaser basierten Anschlüssen ausgestattet werden, um weiterhin für die Unternehmen attraktiv zu bleiben.

10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen

Sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Verkehrsentwicklungsplan werden für das Gebiet innerhalb der Stadtgrenze aufgestellt. Gleichwohl müssen die Verflechtungen mit dem angrenzenden und weiteren Umland sowie die Mobilität der Menschen über die Stadtgrenzen hinweg bei der Erarbeitung berücksichtigt werden.

Schon heute pendeln täglich rund 50.000 Menschen aus den umliegenden Kreisen und Gemeinden in die Hansestadt, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen (Quelle: Pendlerportal der Metropolregion Hamburg). Und auch umgekehrt sind viele Unternehmen in der Umgebung Arbeitsort für die Lübecker Bevölkerung. Als Oberzentrum nimmt Lübeck wichtige Versorgungsfunktionen für die Region wahr.

Aus unserer Sicht kann daher die künftige Entwicklung Lübecks nur gemeinsam mit dem Umland gedacht und gestaltet werden. Denkbar wäre eine gemeinsame Strategie, die sich auf die Wohnungsbau-, Gewerbeflächen- und Verkehrsentwicklung erstreckt. Dabei sollten Themen wie z.B. interkommunale Gewerbegebiete und Stadtgrenzen überschreitendes ÖPNV-Angebot erörtert und zur Umsetzung gebracht werden.

Fortlaufende Beteiligung sicherstellen

Gerne hätten wir uns noch ausführlicher mit diesem wichtigen und komplexen Thema beschäftigt als es die Frist zur Abgabe der Stellungnahme zugelassen hat. Wir hoffen auf eine weitere konstruktive Diskussion unter allen Beteiligten und mit allen Verantwortlichen zu unserer gemeinsamen Herausforderung für Lübeck: Klimaschutz und Wirtschaftswachstum möglichst gut und sich gegenseitig fördernd in Einklang zu bringen.

Wir erwarten daher während der Erarbeitung der Planwerke eine kontinuierliche Beteiligung, die über die TöB-Beteiligung hinausgeht.

Zusammenfassung der Forderungen

- A. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.
- B. Lübeck innerhalb des zentralörtlichen Systems als Oberzentrum weiterentwickeln, um das finanzielle Rückgrat für Klimaschutz und -anpassung zu sichern.
- C. Wachstumsimpulse aufnehmen und durch den Flächennutzungsplan und den Verkehrsentwicklungsplan attraktive Rahmenbedingungen schaffen.
- D. Bestehende Entwicklungskonzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und die darin festgelegten Maßnahmen in die Rahmenplanungen aufgenommen werden.
- E. Ein attraktives, klimaresilientes Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten schaffen, um die vorhandene Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Region zu sichern.
- F. Bestehende Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen müssen erhalten bleiben und klimaresilient entwickelt werden.
- G. Brachfallende Standorte müssen revitalisiert werden.
- H. Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren bei der Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung.
- I. Die Lagegunst und die Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil für Unternehmen sichern.
- J. Potenziale für Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nutzen.
- K. Erreichbarkeit Lübecks sichern.
- L. Wirtschaftsverkehre nicht unverhältnismäßig einschränken.
- M. City-Logistik ausprobieren.
- N. Flächendeckende digitale Breitband-Anbindung vorantreiben.
- O. Künftige Entwicklung Lübecks gemeinsam mit dem Umland gestalten, interkommunale Gewerbegebiete und ein Stadtgrenzen-überschreitendes ÖPNV-Angebot entwickeln.
- P. Wirtschaftsakteure über die TöB-Beteiligung hinaus bei der Erarbeitung der Planwerke beteiligen.

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH, Falkenstraße 11, D-23564 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
[REDACTED]
[REDACTED]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Falkenstraße 11
D-23564 Lübeck
Tel.: [REDACTED]
Fax: [REDACTED]
www.luebeck.org

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen
[REDACTED]

Datum
28.10.2021

Sehr geehrte [REDACTED],

mit Bezug auf die ausführliche Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- Handwerkskammer Lübeck,
- Kreishandwerkerschaft Lübeck,
- Kaufmannschaft zu Lübeck,
- Technikzentrum Lübeck,
- Lübeck Management
- und der Wirtschaftsunioren Lübeck,

der sich die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und die KWL GmbH inhaltlich anschließen, möchten wir einige Punkte hervorheben, die im Sinne einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen sind.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Ausweisung neuer Gewerbe- aber auch Wohnbauflächen unabdingbar ist. Durch die Mitarbeit in gemeinsamen Arbeitskreisen (Raum für Wirtschaft im Hansebelt mit den Nachbarkreisen Ostholstein, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) zur Erarbeitung eines neuen Gewerbeflächenleitfadens und zur Abstimmung der Gewerbeflächenbedarfe im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans sowie zusammen mit LPA, FB 3 und FB 5 zur Vorprüfung neuer Gewerbe- und Wohnbauflächen im Rahmen der Neuaufstellung des FNP der Hansestadt Lübeck sind Ihnen die Randbedingungen (GE-Flächennachfrage im Zeitraum 2014 -2019 zwischen 60 bis rd. 100 ha pro Jahr, Corona-bedingte Abnahme 2020 auf 63,5 ha und Stand September 2021 rd. 45 ha / GE-Flächenverfügbarkeit in Lübeck geht aktuell gegen 0) und die Ziele bei der Flächenbelegung bekannt. Die Bedarfe sind in der aktuellen Gewerbeflächenprognose dokumentiert.

Alleine durch Nachverdichtung oder die Sanierung alter Gewerbebestände / Brachflächen werden wir der vor allem aus dem Bestand resultierenden Gewerbeflächennachfrage nicht entsprechen können. Auch für größere Ansiedlungen bzw. Umsiedlungen aus dem Bestand oder Flächenbedarfe im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wird seitens der Wirtschaft Vorsorge bei der Bereitstellung geeigneter Gewerbeflächen erwartet.

[REDACTED]

Wir plädieren jedoch dafür, zukünftige Standorte und Nutzungen im Vorwege zu klassifizieren, so dass z. B. dringend notwendige Entwicklungen im Bereich der Universität / Hochschule / UKSH / Hörgeräteakustiker Akademie / Technikzentrum Lübeck im Sinne einer „Ein-Campus-Lösung“ oder ergänzend an einer zukünftigen Entwicklungsachse in Richtung Blankensee verortet werden. Große Flächen für Produktions-, Großhandels-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen sollen an verkehrlich gut erreichbaren Standorten in Autobahnnähe konzentriert werden (z.B. Gewerbepark Semiramis 1. und 2. Bauabschnitt). Bestehende Gewerbegebiete sollen maßvoll ergänzt werden, so dass auch dort der Nachfrage für Handwerksbetriebe entsprochen werden kann.

Seit Jahren weist die Wirtschaftsförderung darauf hin, dass insbesondere im Stadtteil Travemünde Bedarf für die Verlagerung von Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen besteht, dem dringend Rechnung getragen werden muss.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck betreut seit vielen Jahren zwei für die Lübecker Wirtschaft sehr bedeutende Branchencluster (foodRegio für die Lebensmittelwirtschaft und logRegio für die Logistik- und Hafenwirtschaft). Dabei steht seit einiger Zeit auch die clusterübergreifende Gewinnung von Fachkräften im Fokus, so dass auch in dieser Hinsicht dafür Sorge getragen muss, dass um- und ansiedlungswillige Fachkräfte entsprechenden Wohnraum finden können.

Aus verkehrlicher Sicht weisen wir auf die dringend erforderliche Verbindungsspanne zwischen Berliner Allee und Mönkhofer Weg hin. Mit deren Realisierung könnten viele Umwegfahrten im Stadtteil St. Jürgen im Zusammenhang mit den Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie dem Campus-Center im Hochschulstadtteil sowie Schleichverkehre im dicht bebauten Bereich Kalkbrennerstraße / Röntgenstraße / Billrothstraße / Robert-Koch-Straße vermieden bzw. reduziert werden.

Aus Sicht der KWL GmbH als Erschließungsträgerin für Gewerbe- und Wohnbauland möchten wir unsere Bereitschaft und Verantwortung unterstreichen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung neuer Bauflächen am Gesamtziel einer klimafreundlichen Stadtentwicklung mitzuarbeiten. Dementsprechend wird die KWL GmbH z.B. die Entwicklung des neuen Gewerbeparks „Semiramis“ gemäß DGNB zertifizieren lassen.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck setzt bereits in enger Abstimmung mit der Verwaltungsspitze das in den vergangenen Monaten erarbeitete Kommunikationskonzept für die Hansestadt Lübeck um. Dabei geht es neben der Ansprache von Fachkräften in Kooperation mit in Lübeck ansässigen Unternehmen auch explizit um die Gewinnung von Gründer:Innen, neuen Unternehmen und Investoren. Um gegenüber diesen Zielgruppen lieferfähig zu bleiben, ist die Ausweisung neuer GE- und Wohnbauflächen sowie die entsprechende Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen



Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Stellungnahme der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) schließt sich vollinhaltlich der „Gemeinsamen Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen“ an. Der Hafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Hansestadt. Als einer der großen Arbeitgeber ist auch die LHG an einer Stadtentwicklung interessiert, die Lübeck Wohlstand und Lebensqualität erhält. Dabei schließen sich Wirtschaft, Wohnen und Tourismus nicht gegenseitig aus.

Als der größte Hafenbetreiber in Lübeck hat die LHG ein hohes Interesse an den Perspektiven für die zukünftige Entwicklung ihrer Hafenstandorte in Lübeck und Travemünde und damit für die Zukunft des Gesamtunternehmens. Ein 24/7-Betrieb, d.h. ein Betrieb rund um die Uhr, muss sichergestellt bleiben. Soweit der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan auch hafenspezifische Belange berühren, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

Hafenumschlag ist ein flächenintensives Geschäft, das neben den erforderlichen Betriebsflächen innerhalb und außerhalb des Hafengeländes (Vorstau- und Bereitstellungsflächen für einen geordneten Lkw-Verkehr) auch Freiflächen für künftige Expansionen voraussetzt. Dies gilt insbesondere, um das prognostizierte Mengenwachstum mit den damit verbundenen Ladungsströmen in stärkerem Maße über die umweltschonenden Verkehrsträger See, Schiene und Binnenwasserstraße abzuwickeln und damit die Straße zu entlasten. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsketten erfordert zusätzliche Vorstauflächen.

Die weitere Entwicklung der Bahnverkehre wird eine Ausdehnung des Kombiterminals von Baltic Rail Rate erfordern. Auch die künftige Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Energien (Landstrom, LNG, Wasserstoff) erfordert Flächen. Schließlich sollten hafennah ausreichende Gewerbeflächen ausgewiesen werden, um die Ansiedlung von Unternehmen mit Hafenbezug und verbundenen logistischen Dienstleistungen zu ermöglichen (Logistikzentren). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Maßnahmen, die im Hafenentwicklungsplan aufgeführt sind, auch ausführbar sein müssen.

Diese Forderung schließt die Verpflichtung der LHG ein, die vorhandenen Flächen durch organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen unter Einsatz der Digitalisierung optimal und umweltschonend (Luft, Lärm) zu nutzen und Flächen nur insoweit zu beanspruchen, wie es für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die Geschäftsentwicklung unerlässlich ist. Die eigenen Umschlaggeräte sollen zunehmend auf alternative Antriebe umgestellt werden.

Das Hafengeschäft setzt schließlich eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung der ein- und ausgehenden Verkehre voraus. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsträger Straße und Schiene. Im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) kann der Lübecker Hafen auf Sicht seine Funktion als Logistik-Hub nur wahren, wenn er die Möglichkeit erhält, durch die sog. „Nordkurve“ an den veränderten Ladungsströmen im intermodalen Verkehr zu partizipieren. An diese Schienenverbindung muss vor allem der Skandinavienkai direkt und ohne Rangieraufwand angeschlossen sein.



Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung

██████████
██████████

Abteilung: ██████████
Ansprechpartner:in: ██████████
Telefon: ██████████
Telefax: ██████████
E-Mail: ██████████
Datum: 06.09.2021

STELLUNGNAHME DER LTM

BETEILIGUNGSVERFAHREN IM RAHMEN DER ERSTELLUNG DES FLÄCHENNUTZUNGS- SOWIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS 2040

Lieber ██████████,

herzlichen Dank für die Beteiligung der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH am Prozess zur Entwicklung des Flächennutzungs- sowie Verkehrsentwicklungsplanung der HL 2040.

Das Tourismuskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK) wurde unter Einbeziehung der Bürger:innen sowie der Tourismusbranche entwickelt und in der Bürgerschaft im August 2020 einstimmig beschlossen. Die im TEK formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem **Szenario C „Beidrehen“** gut vereinbaren. Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen. Wichtig ist, dass die Inhalte des TEK – also Handlungsfelder und Schlüsselprojekte – Eingang an geeigneter Stelle in die Planwerke erhalten. In diesem Kontext sind zentral: die **(wasser-)touristische Perspektive**, insbesondere für den Stadtteil Schlutup, und die Erschließung von Erlebnis-/Erholungsorten/-angeboten am Wasser von der Altstadtinsel bis nach Travemünde entlang der Trave (Schlüsselprojekte 6, 7). Für den **Priwall** (Halbinsel) wurde im Rahmen des TEK der Fokus auf Erholungsfunktionen und die Entwicklung von Naturerlebnisangeboten gelegt (Schlüsselprojekt 11). **Verkehrliche Hinweise** beziehen sich auf die Wende hin zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten nicht nur bei An- und Abreise, sondern auch auf Mobilitätsangebote vor Ort (Schlüsselprojekt 13). Die Stärkung des Radtourismus ist aus touristischer Sicht insbesondere in Travemünde sowie entlang der Trave (Schlüsselprojekt 9) erforderlich.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Herzliche Grüße

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

██████████

██████████

██

Rechnungsanschrift: Lübeck und Travemünde Marketing GmbH | Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck

██
██
██
██
██

Internet: luebeck-tourismus.de | travemuende-tourismus.de | dubistmirmemarke.de

Der vertrauensvolle Umgang mit persönlichen Daten ist uns wichtig! Unsere Datenschutzerklärung sowie Ansprechpartner:innen sind auf unserer Website zu finden.



Stellungnahme der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH zu den Szenarien im Rahmen des Stadtentwicklungsdialoges Lübeck übermorgen

Kontext Unternehmensstrategie

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH ist mit 8.500 eigenen und 400 verwalteten Mietwohnungen im gesamten Stadtgebiet der größte und vielseitigste Vermieter in der Hansestadt Lübeck. Als Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck und als städtisches Wohnungsunternehmen beschäftigen wir uns bei der Weiterentwicklung des Immobilienbestandes und der zugehörigen Infrastrukturen intensiv mit den Themen Stadtentwicklung und Stadterneuerung. In den letzten Jahren haben die Anforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der nachhaltigen Energieversorgung sowie der lokalen Mobilitätswende an unsere Arbeit deutlich zugenommen.

Seit der Jahrtausendwende hat die Revitalisierung von Wohnquartieren der Nachkriegsjahrzehnte durch grundlegende Modernisierungen sowie durch Abbrüche und Ersatzneubauten, z.B. in den Lübecker Stadtteilen Buntekuh, Kücknitz und Moisling, das Baugeschehen der TRAVE wesentlich bestimmt. Hinzu kamen neue Wohnbauten auf ehemals anders genutzten Flächen im Stadtgebiet, z.B. auf dem ehemaligen Großparkplatz Baggersand. Auch für die Zukunft setzt die Unternehmensstrategie der TRAVE auf Bestandserneuerungen in eigenen Quartieren, die Nachverdichtung in integrierten Lagen sowie auf die Umnutzung von Flächen für Wohnzwecke im engeren Siedlungsgebiet Lübecks (Flächenrecycling). Konkrete Planungen dafür sind vorhanden. Neuentwicklungen auf der sog. „grünen Wiese“, wie noch in den 2000er Jahren das von der TRAVE erworbene und entwickelte Wohngebiet Bornkamp, schließen wir im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung künftig aus, zumal diese eine zusätzliche und kostenaufwändige Infrastruktur (z.B. Erschließungen, Kindertagesstätten) erfordern, die mit dem Ziel des bezahlbaren (Miet-)Wohnens immer schwerer vereinbar ist.

Lübeck übermorgen

Wohnen: Wir glauben an eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Lübecks in den nächsten Jahren und Jahrzehnten und gehen in Folge von einer Stabilisierung bzw. einer weiteren leichten Steigerung der Zahl der Einwohner:innen, der Haushalte und damit der Wohnungsnachfrage aus. Ein attraktiver Wirtschaftsstandort erfordert einen Wohnungsmarkt mit guten Angeboten für unterschiedliche Wohnbedürfnisse und Einkommensverhältnisse. Dafür sind nach unserer Auffassung die Grundlagen und erforderlichen Flächenausweisungen für den Zubau aber bereits heute vorhanden bzw. in unmittelbarer planerischer Vorbereitung (dokumentiert im Wohnungsmarktbericht 2020). In den Lübecker Bestandsquartieren sind aus unserer Sicht zudem ausreichend Potentiale für qualitative und quantitative Nachverdichtungen vorhanden, um innovative Wohnformen - auch im Eigentum - im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu ergänzen. Als Beispiel sei hier das Wohnquartier Roter Hahn in Kücknitz genannt. Eine über den im Wohnungsmarktbericht dokumentierte hinausgehende Ausweisung größerer Wohnbauflächen, gerade im Außenbereich, halten wir in einem neuen Flächennutzungsplan nicht für erforderlich.

Verkehr: Viele unserer Mieter:innen verfügen über keinen eigenen PKW und nutzen den ÖPNV und das Fahrrad als ihr tägliches Verkehrsmittel. Wir versuchen daher, unsere Bestandsstrategie an den ÖPNV-Angeboten und Planungen auszurichten (z.B. Wohnungsbau an den Bahnhaltdepunkten Kücknitz und

Moisling). Insofern begrüßen wir die Initiative für eine Regio-S-Bahn Lübeck und eine Orientierung künftiger städtebaulicher Verdichtungen in direkter Nachbarschaft der potentiellen Haltepunkte. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für Neubauten (und auch bei umfassenden Modernisierungen) kostenaufwändige Stellplatzanlagen erstellt werden müssen, die die verbleibenden Grünanlagen um unsere Wohngebäude minimieren. Je schlechter die Anbindung oder Verkehrslage, umso mehr Stellplätze müssen vorgehalten werden.

Klimaresilienz: Im Jahr 2020 haben wir uns als TRAVE eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie gegeben und eine Nachhaltigkeitsmanagerin eingestellt. Bis 2022 werden wir einen Klimapfad für unseren Gebäudebestand erstellen und ein Konzept entwickeln, wie dieser bis 2045 klimaneutral umgebaut bzw. mit Energie versorgt werden kann und das Wohnen dennoch bezahlbar bleibt. Der Grad der Klimaresilienz der Wohnquartiere wird künftig an Bedeutung zunehmen. Hier sind die aufgelockerten Bestandssiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre sogar im Vorteil gegenüber neuen, aufgrund hoher Grundstückspreise dichter bebauten Quartieren. Grünanlagen im direkten Wohnumfeld besitzen eine hohe Bedeutung für die Zufriedenheit und stellen damit auch einen wirtschaftlichen Wert bei der Vermietung von Wohnraum dar. Wir sind dabei, diese für eine erhöhte Klimaresilienz und zur Förderung der Artenvielfalt ökologischer zu gestalten und zu bewirtschaften. Ebenso passen wir Gebäudeplanungen an künftig zu erwartende Bedingungen an, z.B. durch Gründächer und Versickerungsflächen.

Szenarien: Bei aller wissenschaftlich unbestreitbaren Dringlichkeit, umfassend wirksame Klimaschutzmaßnahmen schnell und kompromisslos umzusetzen (*Szenario 4, Hart Backbord!*), ist und bleibt die wesentliche Aufgabe der TRAVE, Wohnraum für alle Lübecker:innen bezahlbar zu halten und Nachbarschaften sozial stabil zu gestalten. Wir sind daher der Auffassung, dass das **Szenario 3 (Beidrehen)** gegenwärtig am ehesten geeignet ist, Lübeck effektiv und mit breiter gesellschaftlicher Mehrheit auf einen nachhaltigen Weg zu bringen und damit letztlich erfolgreicher zu sein als mit harten Einschnitten, die Menschen zurücklassen und die Stadtgesellschaft potentiell spalten. Wir sind gern bereit, diesen ambitionierten Weg als Wohnungsunternehmen und als Sanierungsträger der Stadt mitzugestalten und durch konkrete Projekte in unserem Gebäudebestand und in unseren Wohnquartieren Verantwortung zu übernehmen.

Lübeck, 10. September 2021, [REDACTED]

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung

Mühlendamm 12
23552 Lübeck



Ansprechpartner

Telefon

E-Mail

Datum

6. Oktober 2021

Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs


Sehr geehrter [REDACTED],

da der Stadtentwicklungsdialog bereits am 12.08.2021 mit der Auftaktveranstaltung im Schuppen 6 gestartet ist, lässt sich vermuten, dass der IPCC-Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen vom 09.08.2021 keinen Einfluss mehr auf die aufgezeigten Szenarien hatte.

Der Klimanotstand ist real, Menschen gemacht und wird von wissenschaftlicher Seite nicht in Frage gestellt. Laut den Hauptaussagen des IPCC-Berichtes (https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-WGI.pdf), „wird eine globale Erwärmung von 1,5 °C und 2 °C im Laufe des 21. Jahrhunderts überschritten werden, es sei denn, es erfolgen in den kommenden Jahrzehnten drastische Reduktionen der CO₂- und anderer Treibhausgasemissionen“ wobei „zumindest netto Null CO₂-Emissionen erreicht werden müssen“. Unabhängig davon hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bereits am 23. Mai 2019 den Klimanotstand festgestellt und betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz zwingend erforderlich sind. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, in wie weit die ersten Szenarien eine Option sind. Es wäre wünschenswert gewesen, für jedes Szenario die daraus resultierenden CO₂-Emissionen im Abgleich mit den politisch und gesetzlich geforderten Einsparungen plakativ darzustellen.

Als genossenschaftliches Wohnungsunternehmen stehen wir seit Jahrzehnten für urbanes, soziales Wohnen bei hoher Aufenthaltsqualität und gelebter Nachbarschaft. In den vergangenen Jahren verstärkt auch für Mobilitätsangebote in den Quartieren und nachhaltiges Bauen und Sanieren. Noch scheitern einige der nachhaltigen Ideen an fehlenden Umsetzungsmöglichkeiten, sei es durch Bundes- und Landesgesetzgebung (z. B. Mieterstrom), unterschiedliche oder widersprüchliche Zielsetzungen in den einzelnen Bereichen der Hansestadt Lübeck (z. B. Verkehr, Nachverdichtung), noch fehlendes Know-how bei den Partnern (z. B. Quartierslösungen für E-Mobilität, Photovoltaik) oder daraus resultierend noch an der fehlenden Wirtschaftlichkeit (Förderung). Das gemeinsame Ringen um nachhaltige Lösungen hat in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugenommen und könnte durch ein klares Statement der Stadt (und des Landes bzw. Bundes) weiter verstärkt werden.

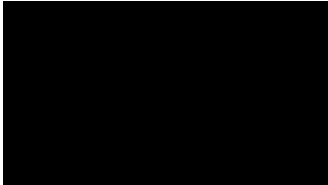
Seite 1 von 2

 **LÜBECKER BAUVEREIN eG**
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Szenario C mit Aspekten aus D (insbesondere hinsichtlich der Beschränkung des Verkehrs in der Innenstadt) halten wir für den erstrebenswerten Zielkorridor, wenn nicht zur Umsetzung geboten.
Für die wohnungswirtschaftliche Umsetzung stehen wir als lokales und der Hansestadt Lübeck verbundenes Unternehmen gerne als verlässlicher Partner zur Verfügung.

Freundliche Grüße

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft





Stadtverkehr Lübeck GmbH, Ratekauer Weg 1-7, 23554 Lübeck

Hansestadt Lübeck
 [REDACTED]

Bereich Stadtplanung und Bauordnung
 Mühlendamm 12
 23552 Lübeck

14.09.2021 [REDACTED]

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [REDACTED],

wir danken Ihnen für Ihre Einladung, eine schriftliche Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialoges zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anlässlich der Neuauflistung des Flächennutzungsplans sowie des Verkehrsentwicklungsplans abzugeben.

Als hundertprozentig kommunales Unternehmen und als der Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck schätzen wir die Möglichkeit der Beteiligung bei einem so wichtigen und strategisch bedeutenden Thema sehr.

Wir sind von der Hansestadt Lübeck mit dem Busverkehr und dem Fährverkehr in Lübeck und Travemünde betraut. Mit mehr als sechshundert Mitarbeiter:innen sorgen wir dafür, dass etwa 200 Busse ca. 30 Millionen Menschen und vier Fähren über fünf Millionen Fahrgäste jährlich sicher ans Ziel bringen.

Wir halten es für unbedingt erforderlich, dass die Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck auf städtebaulicher Ebene bereits heute nach einem klaren Zielbild erfolgt, um jetzt bereits die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck erreicht werden können.

Stadtverkehr Lübeck GmbH
 Ratekauer Weg 1 - 7, Lübeck
 Telefon: 0451/888-0
 Telefax: 0451/888-2706
www.stadtverkehr-luebeck.de



Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel: Haltestelle Ratekauer Weg – Linie 7 oder Haltestelle Sereetzer Weg - Linie 3



Gerne hätten wir uns noch intensiver damit beschäftigt, als dass es in der gegebenen Frist für uns möglich war. Für eine weitergehende Diskussion und Mitarbeit nach Eingang der verschiedenen Stellungnahmen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Unsere Stellungnahme lautet wie folgt:

1. Dem Verkehrs- und Mobilitätssektor kommt eine bedeutende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele zu.

Ziel der Bundesregierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein ist es, die Emissionen des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 um etwa 50 % im Vergleich zu 1990 zu senken und die gesamten Treibhausgasemissionen über alle Sektoren bis 2050 um 80 bis 95 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Die Hansestadt Lübeck hat sich noch ehrgeizigere Ziele gesetzt: bis 2030 sollen 50 % aller Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 eingespart werden und Klimaneutralität soll im Jahr 2040 erreicht werden.¹

Um diese ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir bis 2040 dringend ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen in Lübeck.

Darüber hinaus halten wir es bei allen städtebaulichen Aktivitäten für zielführend und unbedingt erforderlich, bereits jetzt die Weichen, für die notwendige städtebauliche Umgestaltung zugunsten eines veränderten Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Menschen, zu stellen und gleich mitzuplanen und umzusetzen. D.h. dass ab sofort bei allen Planungen, die eine Veränderung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens bewirken (z.B. Änderungen der Flächennutzung) dringend das lokale Klimaschutzziel als wichtigstes Ziel zu beachten ist. Dies gilt auch für laufende, in nächster Zeit und zukünftig geplante Straßenbauarbeiten und alle anderen baulichen Maßnahmen. Dafür könnten ein Mentalitätswandel und ein Befähigungsprogramm in den bisherigen Strukturen notwendig sein.

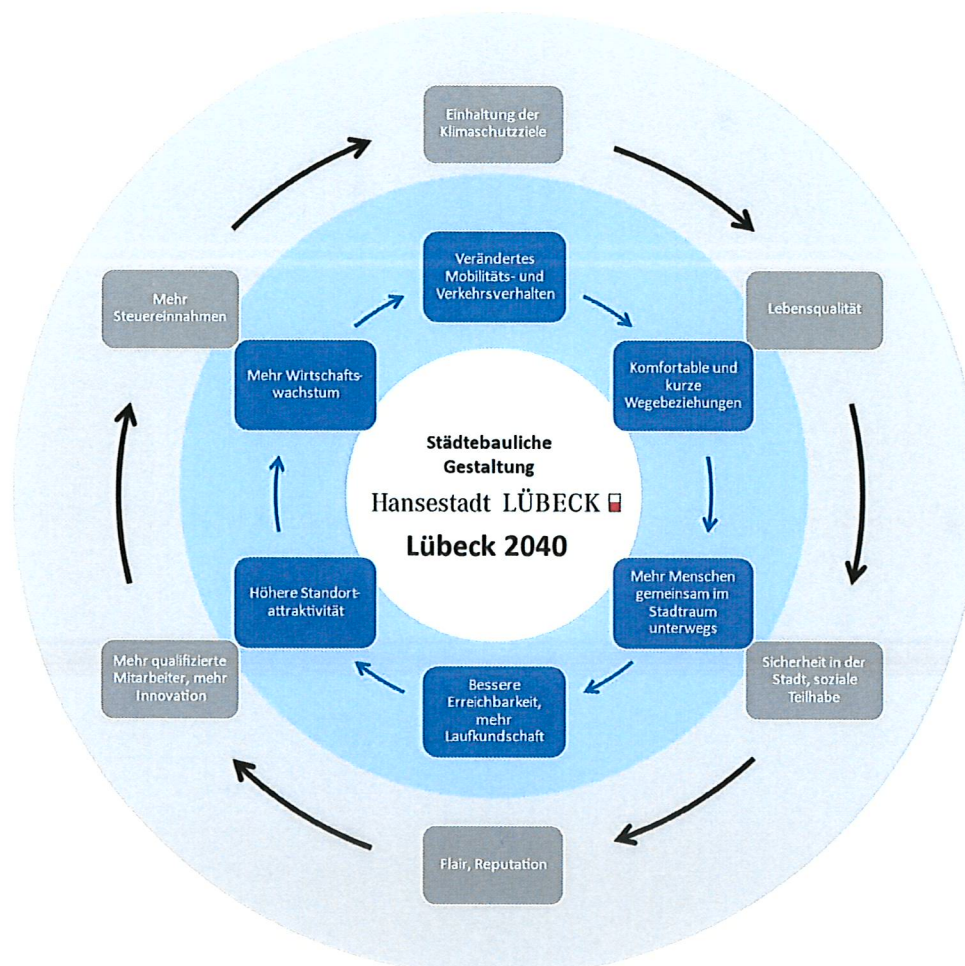
Nur, wenn ab sofort, eine konsequente und konsistente Ausrichtung aller städtebaulichen Aktivitäten in Richtung Verkehrswende erfolgt, können die Klimaschutzziele so erreicht werden, dass alle beteiligten Interessengruppen ihre grundsätzlichen Flächen-, Verkehrs- und Mobilitätsbedarfe zufriedenstellend decken können. Die vielfach benannte Verkehrs- und Mobilitätswende muss vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele nun mit Leben gefüllt werden.

¹ [Masterplan Klimaschutz - Stadtentwicklung \(luebeck.de\)](#) (Abruf 27.08.2021)

2. Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote und ÖPNV haben einen relevanten volkswirtschaftlichen Nutzen für eine Stadt und eine Region.

Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote sind im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich und äußerst selten kommerziell zu betreiben.² Daher ist es üblich, dass Aufgabenträger, hier die Hansestadt Lübeck diese – je nach den gesetzlichen Möglichkeiten – beauftragen und betrauen. Dies dient dem Wohle der Allgemeinheit. Der Standort gewinnt an Attraktivität, von der letztendlich alle – Menschen, Einrichtungen und Unternehmen – gleichermaßen profitieren.

Abbildung 1: Mehrdimensionaler Einfluss einer langfristigen städtebaulichen Gestaltung, die auf ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten abzielt - Entwurf.



² Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007



Von geteilten öffentlichen Mobilitätsangeboten profitieren nicht nur die Nutzer:innen, es sind auch:

- Alle Wirtschaftsunternehmen, Geschäfte, Handel
- Gastronomie, Kultureinrichtungen und sonstige Einrichtungen
- Arbeitgeber, Schulen
- Menschen: Arbeitnehmer:innen, Kinder, Senior:innen, Familien, Frauen, alle Bewohner:innen und Besucher:innen der Hansestadt Lübeck

Es ist wichtig zu erkennen, dass von dem Angebot an öffentlich geteilten Mobilitätsformen ein volkswirtschaftlicher Vorteil über den einzelnen Kundenvorteil hinaus entsteht. Es gibt somit ein allgemeines wirtschaftliches Interesse an dem Angebot an öffentlicher geteilter Mobilität und es profitieren davon nicht nur die eigentlichen Kund:innen, sondern volkswirtschaftlich alle Unternehmen und Menschen in der Region.

Öffentlich geteilte Mobilität und das damit verbundene Verkehrs- und Mobilitätsangebot haben einen direkten Wohlfahrtseffekt auf eine Stadt und eine Region, über Lebensqualität, das Stadtbild und die Attraktivität. Dieser Umstand wird in der EU dadurch abgebildet und damit auch anerkannt, dass Kommunen den ÖPNV direkt an kommunale Verkehrsunternehmen beauftragen und aus dem Haushalt finanzieren können.³

Es ist somit erforderlich, bei der Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote die indirekten Effekte bei der wirtschaftlichen Betrachtung mitzuberücksichtigen und über neue Finanzierungsmöglichkeiten⁴, z.B. über eine Internalisierung der externen Kosten des ÖPNV-Angebotes, nachzudenken.

3. Gemischte, verdichtete Flächennutzungen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Erreichung der Klimaschutzziele erfordert ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in Lübeck und der Region, was zu einer Veränderung des Stadtbilds führt. Dazu müssen alle verantwortlichen und beteiligten Stellen an einem Strang ziehen.

Das bedeutet auch, dass es unbedingt notwendig ist, im Flächenentwicklungsplan Vorgaben zu machen, die eine Erreichung der Klimaschutzziele über geeignete Maßnahmen und Handlungsfelder grundsätzlich ermöglichen und die Voraussetzungen für eine Klimaneutralität im Jahre 2040 schaffen.

³ Ebenso.

⁴ civity_matters-No.4_Neue-Einnahmequellen-braucht-der-OePNV.pdf (Abruf 06.09.2021)

Es ist dabei wichtig, dass:

- eine Vermischung von Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen stattfindet, so dass ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten einfach und komfortabel möglich ist. Dabei ist eine Innen- vor einer Außenentwicklung und die Entwicklung von nachhaltig konzipierten Quartieren anzustreben; Ziel ist nicht nur die „Stadt der kurzen Wege“ sondern auch die „Stadt der komfortablen Verbindungen“. Dies lehnt sich an das Konzept der „15-Minuten-Stadt“⁵ an.
- eine möglichst hohe Nutzungsdichte erreicht wird, damit die begrenzte Fläche innerhalb der Stadt bestmöglich genutzt wird. Die damit einhergehende hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht effektive Mobilitätsangebote und einen hochwertigen ÖPNV;
- neue Mobilitäts- und Verkehrsangebote entwickelt werden und diese bevorzugt Flächen zur Verfügung gestellt bekommen;
- Flächen, die ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten nicht fördern, z.B. bestehende, versiegelte Flächen wie Parkplätze, umgewidmet werden, so dass ein motorisierter Individualverkehr unattraktiv wird;
- die Teile eines intermodalen Mobilitätsangebotes miteinander verzahnt werden;
- neue Wege, Lösungen und Finanzierungen für Verkehrs- und Mobilitätsangebote entwickelt und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass diese umgesetzt werden können.

4. Die Funktion von Lübeck als überregional wichtiger Verkehrs- und Mobilitätsknotenpunkt sollte berücksichtigt und gestärkt werden.

Weiterhin empfehlen wir eine überregionale Entwicklung und Koordination von überregionalen Mobilitäts- und Verkehrsthemen, die die Funktion von Lübeck als Oberzentrum und logistischem Knotenpunkt im Norden berücksichtigen. Dies würde aus unserer Sicht den Aufbau von dafür geeigneten Strukturen für die Einbeziehung der Beteiligten erfordern.

Dabei ist die Logistik der Güterverkehre ebenso wichtig wie die Berücksichtigung von Ein- und Auspendlern und überregional reisenden Menschen.

⁵ Das Konzept der gemischte Flächennutzungen wird unter anderen in folgenden Videos dargestellt: <https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4>, <https://youtu.be/3w30HmKePjC> oder <https://youtu.be/jvk-BsHJgH4>

5. Neue Ansätze und neue Technologien werden im strategischen Zielbild für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 eine wichtige Rolle spielen.

Sie haben mit dem StadtentwicklungsdialoG eine notwendige Diskussion in die richtige Richtung angestoßen. Um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zu unterstützen und eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, wäre – wie in anderen Städten⁶ - die Entwicklung eines Zielbildes für Lübeck für die Zukunft hilfreich. In diesem Zielbild würde deutlich, wie ein Lübeck im Jahr 2040 aussehen könnte, in dem die Klimaschutzziele erreicht sind und es würde aufgezeigt, wie die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Wir plädieren außerdem dafür, bei einer Entwicklung eines strategischen Zielbildes für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 für Lübeck innovative Technologien (z.B. autonomes Fahren), moderne Angebotsformen (z.B. On-Demand- und Sharing-Angebote) und neue Ansätze in verschiedenen Bereichen, z.B. Finanzierung, zu nutzen. Es muss ein intelligentes Gesamtkonzept mit allen verfügbaren und zukünftigen Mobilitätsangeboten unter Einbeziehung neuer Technologien und möglicher Optionen erarbeitet werden.

6. Lübeck braucht Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung sowie eine übergreifende und integrierende Zusammenarbeit beim Thema Fläche, Mobilität und Verkehr sowie die Nutzung aller Hebel, um im Jahr 2040 ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum zu sein.

Die Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele ist eine äußerst anspruchsvolle Herausforderung, weil sie Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild für alle Menschen erfordert. Daher ist eine neue Zusammenarbeit über alle Bereiche, Unternehmen und Gruppen hinaus notwendig.

Wir brauchen in Lübeck eine bewusste, nachhaltige und strategisch ausgerichtete Stadtentwicklung, die sich ihrer gestalterischen Bedeutung und ihrer Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele bewusst ist. Wir schätzen daher Ihre Initiative mit dem StadtentwicklungsdialoG sehr und wollen ausdrücklich dazu ermutigen, dass Sie und alle weiteren Verantwortlichen in Lübeck der Gestaltung der Zukunft Lübecks und der Einhaltung der Klimaschutzziele oberste Priorität einräumen.

⁶ Beispiele sind Köln [Die Stadtstrategie "Kölner Perspektiven2030+"](#) - Stadt Köln ([stadt-koeln.de](#)) oder Leipzig [INSEK Leipzig 2030, Broschüre, Teil 1](#) (Abruf 10.09.2021)

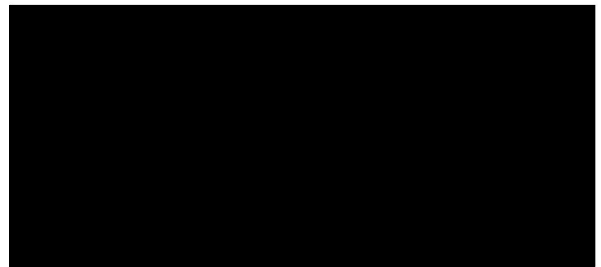
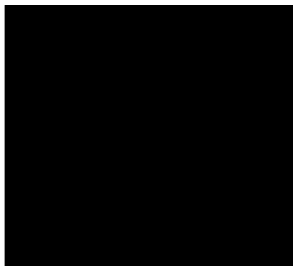


Als der kommunaler Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck sehen wir diese Weiterentwicklung auch als unsere Aufgabe an und unterstützen Sie gerne dabei, diese Ziele strategisch zu entwickeln und zu erreichen.

Gerne stehen wir für eine weitere Mitarbeit zur Verfügung und freuen uns auf den weiteren Fortgang der Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

Stadtverkehr Lübeck GmbH





Stellungnahme im Stadtentwicklungsdiallog zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Hansestadt Lübeck

August 2021

Einleitung

Der rapide Klimawandel bedroht die Existenzbedingungen der gesamten Menschheit; davon sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck betroffen. Die notwendigen Maßnahmen zur Abwendung einer Klimakatastrophe werden allen Menschen deutlich spürbare Veränderungen ihrer Lebensweise abverlangen. Der ADFC Lübeck begrüßt deshalb ausdrücklich die Entscheidung der Hansestadt Lübeck, die notwendigen Beschlüsse im Dialog mit den Menschen in unserer Stadt zu treffen. Er dankt der Hansestadt auch dafür, dass sie ihm Gelegenheit gibt, als Kreisverband zu den erforderlichen Maßnahmen Position zu beziehen.

Nach übereinstimmender Ansicht der an der Stellungnahme beteiligten Mitglieder des AFC-Kreisverbandes Lübeck enthalten die Szenarien C und D des Stadtkonzepts Schritte in die richtige Richtung. Die darin enthaltenen Mobilitätsprognosen sind allerdings nicht nachvollziehbar abgeleitet. Deshalb skizziert die nachfolgende Stellungnahme ein weiteres Szenario für die Mobilitätsentwicklung, welches auf Prognosen relevanter Akteure und auf bereits ermittelten Korrelationen zwischen Angebotsqualität und Nachfrage basiert. Das Szenario benennt auch die damit verbundenen Auswirkungen.

Aktuelle Mobilität in Lübeck

Die letzte umfangreiche Mobilitätsenerhebung für Lübeck ist die Infas-Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017. Zudem wurde durch die Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 eine detaillierte lokale Datenerfassung vorgenommen. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Mobilität in der Hansestadt Lübeck 2017

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Durchschnittliche Wegelänge (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	6,698
Modal Split nach Wegen (%)	21	25	43	11	100
Wegezahl jährlich	48.232.036	57.419.090	98.760.835	25.264.400	229.676.361
Verkehrsleistung (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Modal Split HL Verkehrsleistung (%)	11,6	5,2	53,3	29,9	100,0

Der Modal Split nach Wegen entstammt der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die durchschnittliche Wegelänge und die Wegezahl sowie die daraus errechnete Verkehrsleistung entstammt der Lübecker Studie aus 2010, diese Daten wurden aber um den jährlichen deutschlandweiten Trend zwischen den MiD-Studien 2008 und 2017 korrigiert. Nach der Studie der Hansestadt Lübeck beträgt die durchschnittliche Verkehrsleistung je Einwohner*in und Jahr, hochgerechnet auf 2017, in Lübeck nur 6.994 km, etwas weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts.

Abbildung 1

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge 2010 (Hansestadt Lübeck)

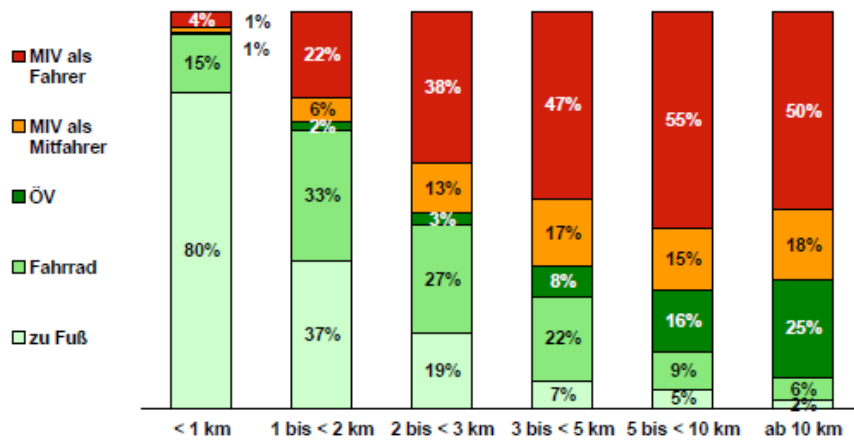


Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl auch in Lübeck sehr stark von der zurückgelegten Distanz abhängt. Lediglich der MIV (Pkw und Krafträder) wird fast über das gesamte Distanzspektrum in wesentlichem Umfang genutzt. Der Schwerpunkt von Gehen und Radfahren liegt sehr klar auf den kurzen Distanzen, der Schwerpunkt des öffentlichen Verkehrs ebenso klar auf den langen Strecken.

Auswirkungen

Jedes Mobilitätsmuster hat vielfältige Auswirkungen. In dieser Stellungnahme werden die Effekte auf die Umwelt, die Gesundheit, den Zeitaufwand, und die kommunalen Finanzen untersucht.

Umwelteffekte

Tabelle 2 fasst Energieverbrauch, CO₂-Emission, Flächenverbrauch, und Lärm für die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammen.

Tabelle 2

Umwelteffekte der Verkehrsträger

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Energieverbrauch (kwh / 100 Pkm)	0 (Pedelec 0,6)	0	41,0	14,3
CO ₂ -Emission (kg/100 Pkm)	0	0	10,5	3,7
Beförderungskapazität P/h je m Trassenbreite (MIV und Stadtbus 50 km/h)	2.882	2.732	1.000	Stadtbus 13.983 Regionalbahn 12.590
Lärm				

Beim Energieverbrauch und der CO₂-Emission wurde beim MIV ein Pkw mit 1,3 Insassen und einem Verbrauch von 6 l Super je 100 km zugrunde gelegt. Für den ÖV bestehen hierzu unterschiedliche Angaben; sie schwanken personenbezogen meist zwischen 25% (längere Distanzen) und 50% (Stadtverkehr) des MIV. Die Tabelle kalkuliert mit einem relativen Verbrauch von 35%. Die Berechnung der CO₂-Emission berücksichtigt noch keine aktuellen Dekarbonisierungsfortschritte. Insgesamt schneidet in diesen beiden Kategorien der MIV mit Abstand am schlechtesten und Gehen und Radfahren am weitaus besten ab; der zusätzliche Energieverbrauch von Pedelecs ist nur geringfügig. Der zusätzliche Nahrungsbedarf beim Gehen und Radfahren dürfte um eine kWh je 100 km liegen.

Der Flächenverbrauch des fahrenden Verkehrs ist der Kehrwert der Beförderungskapazität je Meter Trassenbreite. Zugrunde gelegt wurden die Trassenbreiten der technischen Regelwerke und die Sicherheitsabstände, die von den Verkehrsgerichten gefordert werden. Auch hier schneidet der MIV am schlechtesten ab; Fußgänger und Radfahrer bilden fast gleichauf das Mittelfeld, den weitaus geringsten Flächenbedarf hat der öffentliche Verkehr, sowohl im Stadtverkehr als auch auf längeren Strecken. Im ruhenden Verkehr belegt ein Pkw soviel Platz wie zwölf Fahrräder; öffentlicher Verkehr und Fußgänger sind in dieser Hinsicht konkurrenzlos günstig.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wird öffentlichem Verkehr und MIV eine vergleichbare Lärmbelastung zugeschrieben. Fußgänger und Radfahrer verursachen praktisch keinen Lärm.

Gesundheit

Zahlreiche Untersuchungen haben sich in den letzten gut 20 Jahren mit der gesundheitsfördernden Wirkung von Gehen und Radfahren befasst. Hervorzuheben ist hier vor allem eine Metaanalyse aller relevanten Publikationen durch die WHO aus dem Jahr 2013. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 3.

Tabelle 3

Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl auf Sterblichkeitsrisiko und Lebenserwartung

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Sterblichkeitsrisiko (Änderung in %)	-25,9	-7,5	0	0
Lebenszeitverlängerung (Jahre)	3,7	1,1	0	0

Die Senkung des Sterblichkeitsrisikos ist abhängig von der zurückgelegten Entfernung. Zugrunde gelegt wurde eine wöchentliche Radfahrleistung von 42,6 Kilometern bzw. eine wöchentliche Gehstrecke von 16,5 Kilometern; beides entspricht der durchschnittlichen Leistung von Menschen, die in Deutschland zumindest annähernd täglich gehen bzw. Rad fahren. Der assoziierte Lebenszeitgewinn wurde mithilfe von Sterbetafeln ermittelt. Trotz des sehr geringen Unfallrisikos konnte für den öffentlichen Verkehr keine signifikante Minderung des Sterblichkeitsrisikos gegenüber dem MIV festgestellt werden.

Der Einfluss auf die Krankheitshäufigkeit wurde ebenfalls in mehreren Studien untersucht. Er ist global etwas geringer als der Einfluss auf das Sterblichkeitsrisiko, bei den Diagnosegruppen Herz-/ Kreislauferkrankungen und Krebserkrankungen ist er aber höher als beim Sterblichkeitsrisiko. Diese beiden Diagnosegruppen verursachen in Deutschland 70% der Todesfälle.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für einen Weg ist nicht streng proportional zur zurückgelegten Strecke und wurde deshalb für vier unterschiedliche Distanzen ermittelt. Neben der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ist beim Gehen und Radfahren auch der Zugewinn an disponibler Lebenszeit zu berücksichtigen, beim öffentlichen Verkehr die Wegezeiten zu bzw. von den Haltestellen und die fahrplanbedingten Wartezeiten.

Tabelle 4

Zeitaufwand für unterschiedliche Distanzen und Verkehrsmittel

Zeitaufwand 1 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	30,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	4,0	15,0	2,0	3,0	3,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	7,3	5,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	-3,3	9,5	2,0	20,7	17,1

Zeitaufwand 5 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bus	Bus + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	35,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	20,0	75,0	8,6	15,0	15,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	36,5	27,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	-16,5	47,5	8,6	32,7	29,1

Zeitaufwand 20 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	50,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	80,0	300,0	24,0	20,0	20,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	33,1	263,9	24,0	61,6	25,8

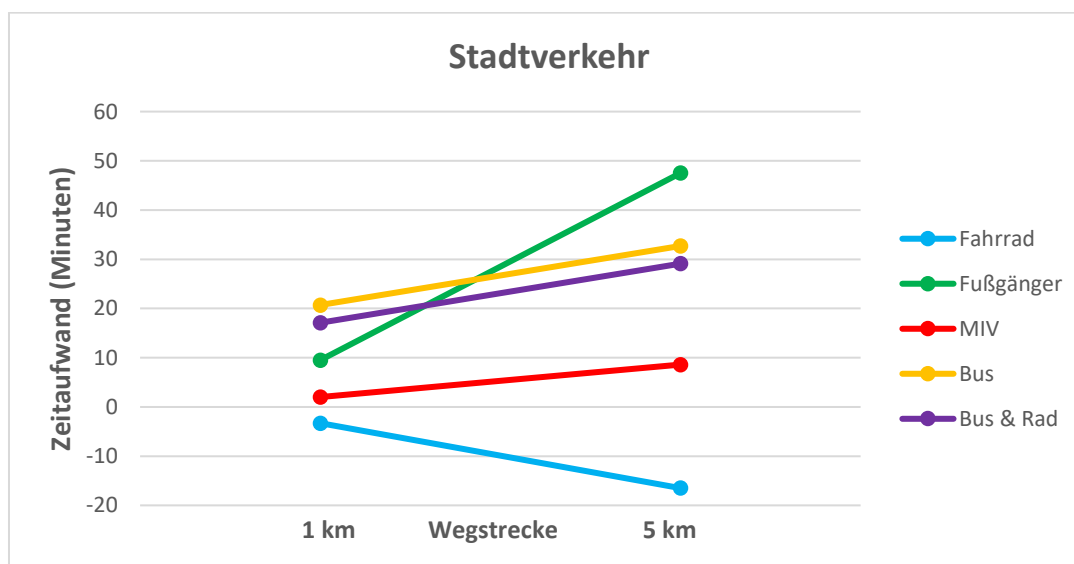
Zeitaufwand 50 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	60,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	200,0	750,0	50,0	50,0	50,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	153,1	713,9	50,0	91,6	55,8

Der streckenbezogene Zugewinn disponibler Lebenszeit durch Gehen und Radfahren wurde mittels Division des Lebenszeitgewinns (12 Stunden je Tag) täglicher Nutzer*innen durch die bei 60-jähriger Anwendung insgesamt zurückgelegte Strecke berechnet. Angenommen wurden 10 Wege wöchentlich. Für Radfahrer und Fußgänger ist spätestens bei einer Distanz von 20 km je Weg die maximale Minderung des Sterblichkeitsrisikos erreicht; für längere Strecken gibt es keine Daten. Für den MIV wurde eine kontinuierliche Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit bei längeren Strecken angenommen. Für den öffentlichen Verkehr wurde beim Stadtbus (Distanzen 1 und 5 km) ein Einzugsgebiet von 200 m um die Start- und Zielhaltestelle angenommen, bei der Regionalbahn (Distanzen 20 und 50 km) ein Einzugsgebiet von 2 km Radius. Angenommen wurde für Bus und Bahn ein Halbstundentakt, demzufolge eine durchschnittliche fahrplanbedingte Wartezeit von 15 Minuten.

Zusammengefasst unterscheiden sich die Ergebnisse je nach zurückgelegter Strecke beträchtlich. Abbildung 2 zeigt die Zeitbilanz für Wege im Stadtverkehr.

Abbildung 2

Wegezeitbilanz im Stadtverkehr



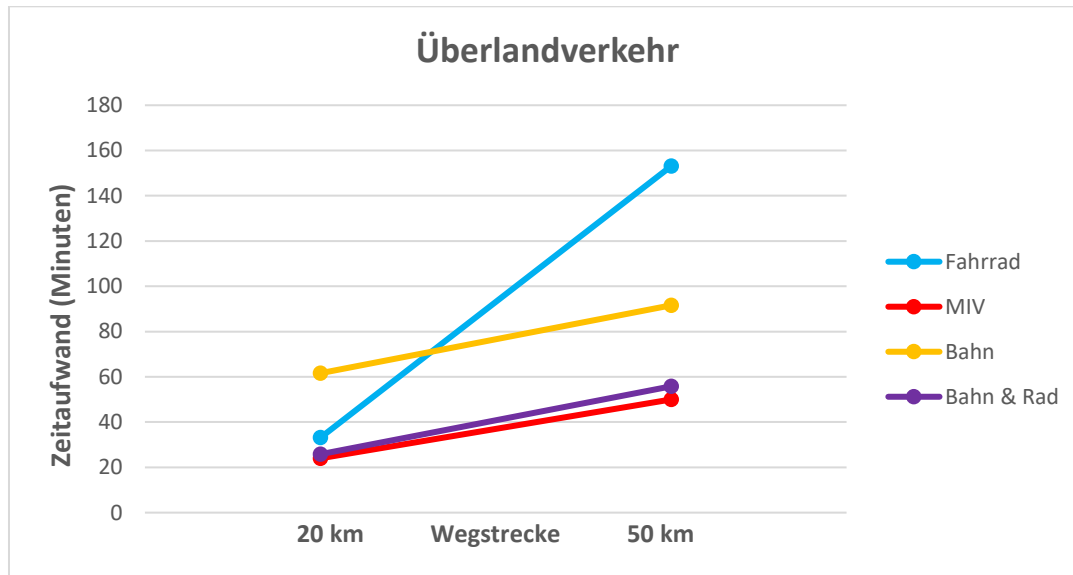
Auf den kurzen Strecken (1 und 5 km) schneidet der öffentliche Verkehr strukturbedingt schlecht ab; insofern ist die bereits erwähnte Fokussierung der Fahrgäste auf lange Distanzen als rationale individuelle Optimierung zu interpretieren. Auch unter Berücksichtigung der gesundheitsfördernden Wirkung ist Gehen bereits auf kurzen Distanzen mit einem deutlichen Zeitnachteil behaftet. Der MIV

schneidet auf beiden kurzen Distanzen gut ab, zumindest solange Staus und Parkplatzsuche den Zeitaufwand nicht steigern. Überraschend ist hier aber das Ergebnis des Radfahrens: auf beiden kurzen Distanzen ist der Zugewinn disponibler Lebenszeit sogar größer als die aufgewendete Fahrzeit.

Die Zeitbilanz im Überlandverkehr fasst Abbildung 3 zusammen.

Abbildung 3

Wegezeitbilanz im Überlandverkehr



Erst auf den längeren Strecken wird der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig; sehr auffällig ist, dass er deutlich an Attraktivität gewinnt, wenn er gut mit dem Radverkehr verknüpft ist. Gehen konnte aus Gründen der Skalierung nicht abgebildet werden; es ist auf diesen Distanzen mit einem extrem hohen Zeitaufwand verbunden und für tägliche Wege fast schon physisch unmöglich. Radfahren schneidet auf der 20 km-Strecke zwar schlechter ab als die Kombination Bahn + Rad, aber immer noch deutlich besser als die Bahn ohne Radnutzung. Der MIV hat auf beiden langen Distanzen den geringsten Zeitaufwand; im Vergleich zur Kombination Rad + ÖV ist der Zeitvorsprung aber auf beiden ausgewählten Distanzen nur gering.

Kommunale Wegekostenzuschüsse

Sommer (Universität Kassel) hat 2015 in einer aufwändigen Recherche die kommunalen Wegekostenzuschüsse in den Städten Bremen, Kassel, und Kiel ermittelt. Die Durchschnittswerte je 100 Personenkilometer zeigt Tabelle 5.

Tabelle 5

Kommunale Wegekostenzuschüsse in deutschen Großstädten

	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Zuschuss je 100 Pkm	0,80 €	7,80 €	3,10 €	6,50 €

In dieser Kategorie hat der Radverkehr das mit Abstand günstigste Ergebnis, teuer sind streckenbezogen vor allem Gehen und öffentlicher Verkehr. Tendenziell sind die ÖV-Kosten in

Bremen und Kassel (Straßenbahn) höher als in Kiel (Bus). Beim Kostenansatz für Fußgänger ist zu berücksichtigen, dass dieser auch Kosten für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität inkludiert.

Betrachte man alle untersuchten Kategorien, dann weist das Fahrrad im Vergleich der Verkehrsträger die mit Abstand günstigsten Auswirkungen auf. Lediglich auf langen Strecken lässt seine Eignung nach; hier ist aber die Kombination des Fahrrads mit einem verbesserten öffentlichen Verkehr schon unter Zeitaspekten mit dem MIV fast gleichwertig und unter Einbeziehung von Kosten-, Umwelt-, und Gesundheitsaspekten sowohl individuell als auch gesellschaftlich deutlich überlegen. Deswegen ist ein möglichst hoher Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen anzustreben, verbunden mit spürbaren Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für Fußgänger.

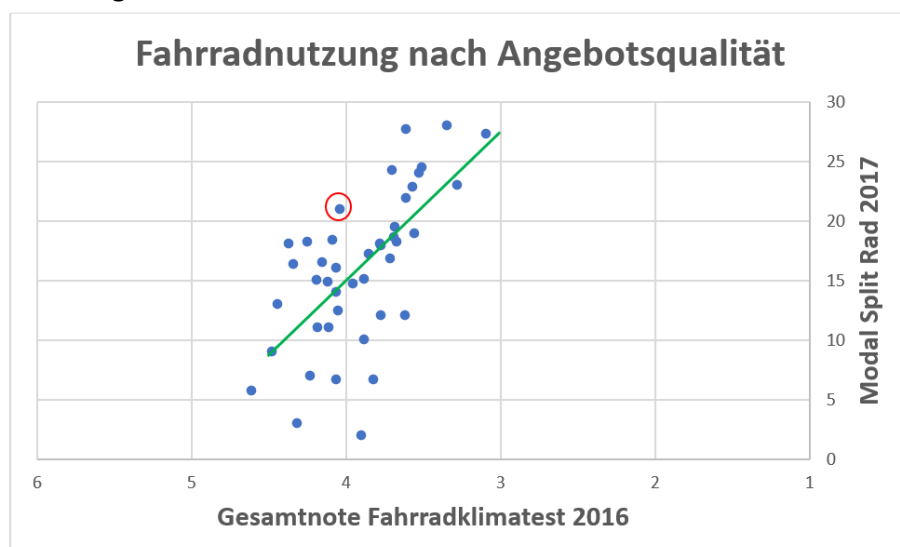
Potenziale

Für den öffentlichen Verkehr und für das Radfahren existieren Aussagen und Untersuchungen, aus denen Entwicklungsoptionen abgeleitet werden können. Allerdings divergieren diese Aussagen teilweise. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens bis 2030 (gegenüber dem Stand vor der Corona-Pandemie) als Ziel formuliert; dagegen strebt Nah.SH im Entwurf zum Landesweiten Nahverkehrsplan nur ein Wachstum von 20% bis 2027 an. Als Kompromisslösung geht diese Stellungnahme von einem Zunahmepotenzial von 50% aus, das sich aus den oben genannten Gründen im Wesentlichen auf längeren Distanzen (Bahn und Regionalbus) realisieren lassen wird.

Untersuchungen zum Entwicklungspotenzial des Gehens sind dem ADFC nicht bekannt. Da Lübecks Gehwege – ähnlich wie die Radwege – häufig zu schmal und in einem schlechten baulichen Zustand sind, wird bei Verbesserung ein Wachstumspotenzial von 20% angenommen.

Deutlich besser ist die Datenlage für den Radverkehr. Als Qualitätsindikator wird alle 2 Jahre der ADFC-Fahrradklimatest durchgeführt. Lokale Erhebungen zum Modal Split des Radverkehrs erheben in mehrjährigen Abständen Infas mit der bereits erwähnten Studie „Mobilität in Deutschland“ sowie die TU Dresden mit ihrem Projekt SrV. Beide Institute haben 2017 ihre letzte Erhebung vorgenommen. Abbildung 4 zeigt die Fahrradnutzung zu diesem Zeitpunkt, gespiegelt gegen die zugrunde liegenden Qualitätsdaten aus dem ADFC-Fahrradklimatest 2016:

Abbildung 4



43 deutsche Städte > 100.000 Einwohner; Kreismarkierung: Hansestadt Lübeck

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Zwischen der Benotung im Fahrradklimatest und der Fahrradnutzung besteht ein hoch signifikanter ($p < 0,001$), im vergebenen Notenbereich annähernd linearer Zusammenhang. Eine Verbesserung der Angebotsqualität um eine Schulnote steigert den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen um 12,5 Prozentpunkte.

Ausgehend von dieser Datenlage wird zunächst das Entwicklungspotenzial für den Radverkehr kalkuliert, in einem zweiten Schritt dann die wünschenswerten Verlagerungen zwischen den drei anderen Verkehrsträgern. Zugrunde gelegt werden Tabelle 1 sowie die folgenden Daten:

- 219.956 Einwohner*innen;
- Jahresstrecke je EW 6.994 km;
- 2,86 Wege je EW täglich.

Angenommen wird, dass sich die Bedingungen für den Radverkehr von der Note 4,04 (aus 2016) auf die Note 2 verbessern. Dies lässt eine Steigerung des Radverkehrsanteils um $2,04 * 12,5 = 25,5$ Prozentpunkte erwarten, also einen Anstieg des Modal Split von 21% auf 46,5%. Tabelle 6 zeigt den weiteren Rechengang.

Tabelle 6

Mobilitätsmuster durch gute Radfahrbedingungen

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	16,9	29,1	7,4	100,0
Wegelänge alt (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	
Wegezahll jährlich	106.799.508	38.885.080	66.882.338	17.109.435	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	1,7205	0,23702532	2,416981013	1,35578481	5,730291139
Verkehrsleistung (Pkm/a)	461.890.926	63.632.574	648.870.443	363.978.321	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	30,0	4,1	42,2	23,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	

Der Modal Split der übrigen Verkehrsträger verringert sich proportional zu ihrem bisherigen Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Rechenwert „Relative Verkehrsleistung“ ergibt sich aus der Multiplikation von Wegelänge und Modal Split der einzelnen Verkehrsträger.

Analog werden im zweiten Schritt die genannten Steigerungen von Fußgänger- und öffentlichem Verkehr kalkuliert, jeweils zulasten des MIV. Tabelle 7 zeigt diesen Vorgang.

Tabelle 7

Mobilitätsmuster nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	20,3	22,0	11,2	100,0
Wegelänge alt (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	
Wegezahll jährlich	106.799.508	46.662.096	50.550.604	25.664.153	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	2,011051222	0,33246386	2,135288689	2,37711656	6,855920331
Verkehrsleistung (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	29,3	4,8	31,1	34,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,2	1,6	9,5	20,8	

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Im Vergleich zur aktuellen Mobilität (Tabelle 1) ergeben sich die folgenden Veränderungen:

Tabelle 8

Änderung des Mobilitätsmusters nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

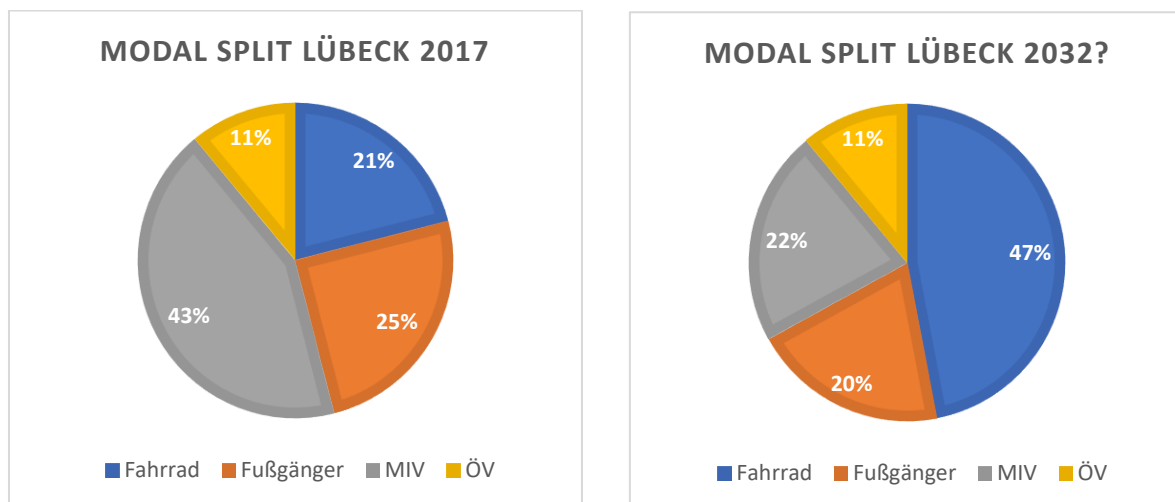
Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	25,5	-4,7	-21,0	0,2	0,0
Wegezahl jährlich	58.567.472	-10.756.994	-48.210.231	399.753	0
Verkehrsleistung (Pkm/a)	272.793.127	-5.786.505	-340.586.129	73.579.508	0
MS Verkehrsleistung (%)	17,7	-0,4	-22,1	4,8	0,0
Durchschnittliche Wegelänge (km)	0,5	0,2	1,2	2,6	

Durch die Verlagerung mittellanger Fahrten vom motorisierten Verkehr auf Gehen und Radfahren verlängern sich die durchschnittlichen Wegelängen aller Verkehrsarten. Beim Verkehrsaufkommen dominiert die starke Zunahme des Radverkehrs, der sich mehr als verdoppelt. Diese Änderung vollzieht sich vor allem zulasten des MIV, aber auch des Gehens. Für den ÖV ändert sich in dieser Kategorie wenig, bei der Verkehrsleistung wächst er aber deutlich an. Jährlich werden fast 50 Millionen Pkw-Fahrten überflüssig.

Abbildung 5 stellt das Mobilitätsmuster aus 2017 dem absehbar erreichbaren Mobilitätsmuster dieses Szenarios gegenüber.

Abbildung 5

Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsmuster in Lübeck



Konsequenzen

Aus den Veränderungen des Mobilitätsmusters ergeben sich wiederum Änderungen in den eingangs erwähnten Kategorien Umwelt, Gesundheit, und kommunale Finanzen. Tabelle 9 fasst die Änderungen im Energieverbrauch zusammen.

Tabelle 9

Veränderung des Energieverbrauchs

Energieverbrauch	MIV	ÖV	Summe	Änderung
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	819.714.931	459.812.074	1.279.527.005	
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	479.128.802	533.391.582	1.012.520.384	-21%
Energieverbrauch 2017 (kWh)	336.083.122	65.753.127	401.836.248	
Energieverbrauch neu (kWh)	196.442.809	76.274.996	272.717.805	-32%

Die motorisierte Verkehrsleistung nimmt um 21% ab; durch die Umverteilung zwischen MIV und ÖV sinkt der Energieverbrauch im Personenverkehr sogar um 32%. Die CO₂-Emission kann und muss durch gezielte Dekarbonisierung noch stärker sinken; wegen der Akzeptanzprobleme im Kontext mit regenerativen Energien und der kritischen Rohstofflage z.B. für Batterien bleibt aber auch der Energieverbrauch ein sehr wichtiges Kriterium.

Durch die sinkende Verkehrsleistung des MIV und den absehbar sinkenden Pkw-Bestand wird es möglich sein, Verkehrsflächen zu begrünen, z.B. durch Anlegen von Alleen oder Entsiegelung bisheriger Parkflächen, die allerdings auch für den Wohnungsbau relevant sein können. Die Verhinderung von Verkehrslärm durch MIV und ÖV bleibt darüber hinaus wichtig.

Deutschlandweit wurden 2017 10,9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; 18% der Bevölkerung fahren zumindest annähernd täglich Rad. Nimmt man an, dass sich beide Größen proportional zueinander verhalten, dann ergibt sich für Lübeck im Jahr 2017 ein Anteil von 34,7% und für das beschriebene Zukunftsszenario ein Anteil von 76,8% täglich Radfahrenden.

Berücksichtigt man, dass in Lübeck 2.769 Menschen jährlich sterben, und dass tägliches Radfahren das Sterblichkeitsrisiko um 25,9% senkt, dann werden bereits jetzt durch regelmäßiges Radfahren jährlich rund 250 vorzeitige Sterbefälle verhindert. Im beschriebenen Szenario würde diese Zahl um etwa 300 auf 550 verhinderte Todesfälle steigen. Gleichzeitig ist mit einem beträchtlichen Rückgang von Krankheiten einschließlich der damit verbundenen Kosten auszugehen.

Den Effekt des Szenarios auf die kommunalen Wegekostenzuschüsse zeigt Tabelle 10:

Tabelle 10

Änderung der kommunalen Wegekostenzuschüsse

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
Kommunale Kosten je Pkm	0,008 €	0,078 €	0,031 €	0,065 €	
Kommunale Kosten 2017	1.427.668 €	6.270.165 €	25.411.163 €	29.887.785 €	62.996.781 €
Kommunale Kosten neu	3.610.013 €	5.818.817 €	14.852.993 €	34.670.453 €	58.952.276 €
Änderung	2.182.345 €	-451.347 €	-10.558.170 €	4.782.668 €	-4.044.504 €

Die Kosten für den MIV sinken um mehr als 10 Millionen EUR jährlich, allerdings steigen die Kosten für den ÖV um knapp 5 Millionen EUR an, und auch die Kosten für den Radverkehr wachsen um gut 2 Millionen EUR. Insgesamt verringern sich die jährlichen Wegekostenzuschüsse um 4 Millionen EUR.

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Umsetzung

Gute Bedingungen für den Radverkehr erfordern ein umfassendes Bündel von Maßnahmen. Vorhandene Radwege müssen hinsichtlich ihrer Oberflächenqualität, ihrer Abmessungen, und der Distanzflächen zum Kfz-Verkehr zumindest den geltenden Regeln entsprechen. Als kostengünstige und schnell umsetzbare Ergänzung bieten sich die Umwidmung von Erschließungsstraßen als Fahrradstraßen sowie die Anlage geschützter Radstreifen auf breiten Straßen an. Der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau ist zügig umzusetzen; weitere Radschnellverbindungen (z.B. von Moisling nach Kücknitz oder von Stockelsdorf nach Eichholz und Schlutup) sind zu prüfen. Dafür müssen Flächen des Kfz-Verkehrs umgewidmet werden; aufgrund der absehbaren Abnahme der Verkehrsleistung des MIV und des Kfz-Bestandes sind solche Umwidmungen auch möglich. Auf innerstädtischen Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen ist die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h zu senken. Lichtsignalanlagen müssen den Radverkehr weit besser berücksichtigen als bisher; auch andere Knotenpunkte müssen sicherer gestaltet werden. Das Angebot an Abstellanlagen ist qualitativ und quantitativ deutlich zu verbessern.

Bessere Bedingungen für Fußgänger erfordern ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächen und in vielen Fällen auch eine Verbreiterung der Wege. Das Abstellen von Kfz auf Gehwegen ist überall dort zu unterbinden, wo die verbleibende Gehwegfläche die Anforderungen der Regelwerke unterschreitet.

Das bei weitem größte Nachfragepotenzial des öffentlichen Verkehrs besteht aufgrund seiner Leistungsstruktur in den langen Distanzen. Im Lübecker Busverkehr betrifft das vor allem die Linien nach Travemünde und nach Krummesse, außerdem das Regionalbusangebot. Besonders auf diesen Linien ist die Taktichte zu steigern und eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme anzubieten. Eine Verbesserung von Taktichte und Fahrradmitnahme ist auch im Schienenverkehr erforderlich. An allen Bahnhöfen und allen Haltestellen des regionalen Busverkehrs sind Abstellanlagen für Fahrräder in guter Qualität und ausreichender Kapazität vorzusehen.

Zusammenfassung

Das dargestellte Szenario ist angebotsorientiert und beruht auf der Herstellung guter Bedingungen für den Radverkehr, einem verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs vor allem auf langen Distanzen, und verbesserten Bedingungen für Fußgänger*innen. Außer einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auf Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen erfordert es keine weiteren Restriktionen. Nach Überprüfung anhand verfügbarer Daten erweist es sich als entscheidender Beitrag für den Klimaschutz. Es ist auch in anderer Hinsicht umweltfreundlich und gesundheitsfördernd, es beschert Lübecks Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Lebenszeit in guter Qualität, und es erspart den einzelnen Menschen, der Hansestadt Lübeck, und der Allgemeinheit beträchtliche Kosten. Die Kalkulation beruht auf einer unveränderten Zahl der Wege und einer konstanten Gesamtverkehrsleistung; selbstverständlich ist durch einen Verzicht auf überflüssige motorisierte Wege noch eine weitere Verbesserung möglich.

Quellen

ADFC-Fahrradklima-Test 2016

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016/>

Agora Verkehrswende, DLR: Städte in Bewegung (2020)

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf

Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Yibing G, Maldonado R, Mackay DF, Pell JP, Sattar N, Gill JM: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study

BMJ 2017;357:j1456

<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

Hansestadt Lübeck: Mobilitätsverhalten in Lübeck (2011)

http://www.luebeck.de/files/tourismus/stadtplaene/broschuere_mobilitaetserhebung_luebeck.pdf

infas: Mobilität in Deutschland 2008

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Infas: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Kemen J: Mobilität und Gesundheit – Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger (2016)

<https://www.springer.com/de/book/9783658135935>

Sommer C: NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten (2015)

http://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Endbericht_NRVP_VB1211.pdf

TU Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich

https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

WHO: Development of the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling Meeting report of the consensus workshop in Bonn, Germany, 1–2 October 2013

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/248900/Development-of-the-health-economic-assessment-tools-HEAT-for-walking-and-cycling.pdf?ua=1

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL



Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] 10.09.2021

Sehr geehrter [REDACTED],

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien, welche die planerische Grundlage für den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan und den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan bilden können.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

[REDACTED]

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, spricht sich hinsichtlich der im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien dafür aus, kurz- bis mittelfristig das **Zukunftsszenario C** und mittel- bis langfristig das **Zukunftsszenario D** umzusetzen.

Hinsichtlich der kurz- bis mittelfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios C** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der vorhandenen Infrastruktur so weit wie möglich zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen und die Achsen Malente – Lübeck, Neustadt – Lübeck, Travemünde – Lübeck, Schlutup – Lübeck, Schönberg – Lübeck, Mölln – Lübeck sowie Bad Oldesloe – Lübeck durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** mit der Region Lübeck zu verbinden.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **die Einführung eines Buslinien-Grundnetzes**, welches die Kreise Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg mit der Region Lübeck verbindet, und durch die Einführung eines **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **die Einführung von Mobilitätsstationen**, welche die Bahnstationen, die Haltestellen des kreisweiten Buslinien-Grundnetzes und des Stadtverkehrs sowie die Fahrradstationen mit barrierefreien und kurzen Umsteigewegen verknüpfen, auszubauen.

Die Siedlungsplanung ist durch **die Einführung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung**, in der zunächst die starken und die ergänzenden Verkehrsachsen definiert und darauf aufbauend die Siedlungsplanung definiert werden, neu zu ordnen, um eine weitgehend deregulierte und unkontrollierte Siedlungsplanung auszuschließen.

Hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios D** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes angepassten und ausgebauten Infrastruktur weiter zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **den Ausbau der Regio-S-Bahn Lübeck** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes weiter auszubauen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **den Ausbau des Buslinien-Grundnetzes** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes sowie mit einer Verdichtung des Angebotes des **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck weiter auszubauen.

Die vorhandene Infrastruktur ist deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes anzupassen und auszubauen, in dem sowohl ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur als auch für den Fahrradverkehr und den Fußverkehr zusätzliche Infrastruktur errichtet wird.

Die ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur ist baulich und planerisch aufwärtskompatibel für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Region Lübeck** zu errichten.

Die technische Machbarkeit **einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise **einer Stadtbahn Region Lübeck** ist in einer Grundlagenstudie und detailliert in einer Trassenstudie durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck zu untersuchen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **den Ausbau der Mobilitätsstationen** mit einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten der Fahrradstationen weiter auszubauen.



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Kreisgruppe Lübeck

BUND Lübeck

Per E-Mail
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Datum: 22. September 2021

Stellungnahme des BUND Lübeck im Stadtentwicklungsdialog

Zu den dargestellten Szenarien im Stadtentwicklungsdialog nimmt der BUND Lübeck wie folgt Stellung:

Voraussetzungen und Anforderungen an die Stadtentwicklung

1. In Folge der beginnenden globalen Klimakrise hat Lübeck den Klimanotstand ausgerufen. Angesichts der Tatsache, dass die Auswirkungen bereits bei einer Erwärmung um 1,1 Grad Celsius auch Mitteleuropa massiv treffen können - wie es die Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen nahe legt - gehen wir davon aus, dass es sich um einen Beschluss handelt, der nicht nur Symbolcharakter haben darf, sondern handlungsleitend für die Stadtentwicklung sein muss. Es ist zu planen und umzusetzen, was die Hansestadt Lübeck zur Beseitigung der globalen Notsituation beitragen kann und muss.
Jegliche städtische Entwicklungsplanung darf den Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht widersprechen.
2. Das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz setzt das Ziel, dass in Deutschland bis 2040 die Treibhausgase um 88 Prozent gemindert und bis 2045 Treibhausgasneutralität verbindlich erreicht werden. Die Stadtentwicklung Lübecks hat sich an dieser Zielsetzung zeitlich (mindestens) zu orientieren. Dafür sind in der Stadtentwicklung umgehend erhebliche Neuorientierungen notwendig.
3. Der Verbrauch an unbebauter, freier Fläche für Siedlungen und Infrastruktur ist gemäß der Zielsetzung des Bundes auf 30 ha/Tag und anteilmäßig des Landes SH auf 1,3 ha/Tag bis zum Jahr 2030 zu begrenzen. In SH liegt der Verbrauch zurzeit bei 3 ha/Tag. Entsprechend muss der Flächenverbrauch auch in Lübeck zügig gesenkt und spätestens bis 2040 auf Null gebracht werden. Die Umsetzung der bestehenden und beschlossenen Bebauungspläne „verbraucht“ bereits weitgehend die noch zulässige Flächeninanspruchnahme in Lübeck.

4. Der Rückgang der Biologischen Vielfalt gilt nach wissenschaftlicher Aussagen weltweit als ein dem Klimawandel mindestens ebenbürtiges Problem. Es wird verschärft durch den Klimawandel, der viele Arten in ihren bisherigen Arealen zusätzlich zu bisherigen Faktoren gefährdet und Verschiebungen der potentiellen Verbreitungsareale bewirkt. In Deutschland sollte bereits bis zum Jahr 2020 der Rückgang gestoppt sein. Das Ziel wurde aufgrund unzureichender Schutzmaßnahmen eklatant verfehlt. Entsprechendes gilt europaweit für die Ziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinien. Auch in Lübeck geht trotz einiger ausgewiesener Schutzgebiete die biologische Vielfalt zurück. Es gilt nicht nur neue Schutzgebiete auszuweisen, sondern diese zu vernetzen und die Schutzbestimmungen in der Realität durchzusetzen. Hier bestehen erhebliche Defizite, die unter anderem durch die Stadtentwicklungsplanung beseitigt werden müssen.
5. Der sog. *Earth Overshoot Day*, der auf der Grundlage wissenschaftlicher Berechnungen angibt, wann im Jahr der menschliche Ressourcenverbrauch die jährliche ökologische Regenerationsfähigkeit aufgebraucht hat, lag im Jahr 2021 am 29. Juli und wird bisher von Jahr zu Jahr früher erreicht. Das allseits deklarierte Ziel der Nachhaltigkeit erfordert ein rigoroses umsteuern im Ressourcenverbrauch, nicht nur im Bereich Energienutzung, sondern bei fast allen Rohstoffen – unter anderem in den Rohstoffen der Bauwirtschaft. Dieser Notwendigkeit hat sich auch die Stadtentwicklungsplanung Lübecks zu stellen.

Schlussfolgerungen für die Szenarien

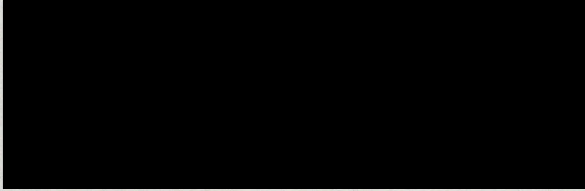
Die **Szenarien A und B** stehen nicht nur in absolutem Widerspruch zu den oben aufgeführten Anforderungen, sondern sind nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juni 2021 zum Klimaschutzgesetz des Bundes vom 12. Dezember 2019 als nicht verfassungskonform einzustufen, weil sie die Grundrechte jüngerer Menschen zukünftig verletzen. Sie sind bereits aus diesen Gründen auszuschneiden.

Das **Szenario C** bindet zwar im Ansatz das Ziel der Nachhaltigkeit ein und beinhaltet ein vorsichtiges umsteuern, bleibt jedoch in den beschriebenen Maßnahmen unzureichend. Mit ihnen kann Lübeck insbesondere den Anforderungen des Klimaschutzes nicht erfüllen.

Es bleibt nur das **Szenario D**, das trotz seiner Rigorosität und möglicher Umsetzungsprobleme als einziges der Mitverantwortung Lübecks für die jüngere und zukünftigen Generationen mit einiger Wahrscheinlichkeit gerecht wird. Allerdings erfordert seine Umsetzung und Akzeptanz in der Bevölkerung erhebliche Begleitmaßnahmen. Als Beispiel sei eine Wohnungspolitik genannt, die nicht allein auf die Schaffung weiteren Wohnraums durch Neubau setzt, sondern auch darauf ausgerichtet wird, der seit Jahren steigenden Inanspruchnahme von Wohnraum pro Person entgegen zu wirken und den vorhandenen, aber in hohem Maße ungleich verteilten Wohnraum besser zu nutzen.

Abschließend sei angemerkt, dass der Verweis auf die Nachbargemeinden, die die Umsetzung des Szenarios D in Lübeck für die Abwerbung von Bevölkerung und Gewerbe nutzen könnten, stark an die Argumentation von Klimaschutzgegnern und Leugnern des Klimawandels (AfD u.a.) erinnert. Dort sind es andere Länder hier die

Nachbargemeinden, deren unterstelltes mögliches Verhalten als Argument gegen konsequente Maßnahmen heran gezogen werden. Stattdessen muss Lübeck davon ausgehen, dass auch die Nachbargemeinden und das Land Schleswig-Holstein ihrer Zukunftsverantwortung gerecht werden. Allerdings wird die Bereitschaft der Nachbargemeinden wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen. Auch dafür trägt Lübeck Verantwortung.



NABU Lübeck · Glockengießerstr. 42a, 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck

Bereich Stadtplanung und Bauordnung



Lübeck, 19. September 2021

NABU Position zum Stadtentwicklungsdialog

Ausgangspunkt für die grundlegenden Planungen muss auch eine für die Menschen lebenswerte Umwelt und die Bewahrung intakter Natur sein. Die bisher praktizierte Strategie des unbedingten Wachstums führt in die (Klima-) Katastrophe. Es ist zu begrüßen, dass sich die Lübecker Stadtplanung dieser Erkenntnis stellt.

Räume, die für das Wohlbefinden der Menschen und für eine intakte Natur und Umwelt wichtig sind, müssen unter allen Umständen bewahrt und wo möglich erweitert werden. Dazu zählen die geschützten Bereiche (NSG, LSG, Natura 2000, Ausgleichsflächen), aber auch die Grünachsen entlang der Gewässer, Parks und Alleen sowie die Gartenareale.

Wichtig ist aber auch der Erhalt der großflächigen unbebauten Areale. Dazu zählen weitgehend unzerschnittene Grünareale im Westen und Süden beiderseits der A20. Auch dort, wo die Natur auf diesen Flächen heute die Last der intensiven konventionellen (= allein auf Ertragsmaximierung ausgerichteten) Landwirtschaft tragen muss, besteht für die Zukunft Potenzial zur Regeneration, wenn hier in steigendem Maß ökologisch bessere Bewirtschaftungsverfahren zum Tragen kommen. Steigendes Umweltbewusstsein der städtischen Bevölkerung wird diese Entwicklung durchaus fördern.

Diese Flächen dürfen daher nicht zur Disposition für Bebauungsvorhaben stehen. Vielmehr sind sie ökologisch aufzuwerten und dauerhaft als Frischluftschneisen sowie für Artenschutzprojekte aufrecht zu erhalten.

Wenn ein Areal erstmals – möglicherweise für eine als prioritär eingestufte Gewerbeansiedlung – zur Bebauung zur Verfügung steht, ist die Schwelle relativ niedrig, es für weitere – auch weniger bedeutende - Bauungen zu nutzen. Nutzungen mit relativ geringer Wertigkeit (Wertschöpfung bzw. Beschäftigungswirkung), bei denen relativ große Flächen in Anspruch genommen werden, sollten zukünftig keinen Platz mehr finden.

Die bisher sehr stark auf die PKW-Nutzung ausgerichtete Verkehrssituation hat sowohl für den öffentlichen Sektor wie auch für die Wirtschaftsunternehmen einen gewaltigen Bedarf an Parkplatzflächen zur Folge. Vorrangiges Ziel der Stadtplanung muss für die Zukunft sein, Bedarf (und auch Angebot) für solche Flächen zu verringern. Durch ein verbessertes Angebot an ÖPNV und durch attraktive Fahrradverbindungen können hier nennenswerte Flächen für höherwertige Nutzungen freigesetzt werden.

Naturschutzbund Deutschland e.V.

Ortsgruppe Lübeck

Glockengießerstr. 42a
23552 Lübeck

Telefon 0451 766 66

Telefax 0451 766 66

nabu-luebeck@t-online.de

www.nabu-luebeck.de

Vorstand

Der NABU ist ein staatlich

anerkannter Naturschutzverband

(nach § 63 BNatSchG) .

Spenden und Beiträge sind steuerlich
absetzbar.

Seite 2/2

Die Planung der Verkehrswege nach Lübeck bietet im Übrigen auch einen Ansatzpunkt, die Umlandgemeinden für eine Koordinierung ihrer Planung mit Lübeck zu interessieren.

Es ist erwartbar, dass sich Naturschutzverbände für den Erhalt von Flächen einsetzen, auf denen Natur wertvolle Landschaftselemente, Lebensgemeinschaften und schützenswerte Arten vorhält sowie von Flächen, auf denen sich hierfür Potenzial bietet. Es ist ebenso erwartbar, dass solche Forderungen in Konflikt geraten mit den als notwendig zur Weiterentwicklung der Stadt angesehenen Planungen insbesondere der Bebauung für Wohnzwecke, gewerbliche Nutzung und Verkehrswege. Als Konsequenz wäre es sinnvoll, Instrumente zu schaffen, die solche Konflikte in einem möglichst frühen Stadium zu entschärfen oder aufzulösen helfen.

Als ein Beispiel, wie die städtische Planung Ansprüche an Nutzflächen mit dem Ziel eines Erhalts der natürlichen Ressourcen einer Stadt in Einklang bringen will, möchte ich auf den wegweisenden Hamburger Senatsbeschluss „Hamburgs Grün erhalten“ verweisen, der auf eine Entschärfung der regelmäßig bei Planungsvorhaben auftretenden Zielkonflikte abzielt.



Stellungnahme von Fridays for Future zum Stadtentwicklungsdialog bezüglich des FNP und VEP



Vorwort:

Für die Bekämpfung der Klimakrise bedarf es großräumiger Umstrukturierungen von Planungsunterlagen und im Allgemeinen muss ein grundlegendes Umdenken in der Politik erfolgen. Unsere derzeitige Weise, über die planetaren Grenzen hinaus zu wirtschaften, verursacht das ungebremste Voranschreiten der Klimakrise. Im Sinne einer Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad, wie im Pariser Abkommen von 2015 beschlossen, müssen auf Bundesebene, aber eben auch auf kommunaler Ebene alle unsere wirtschaftlichen Ziele und Handlungen auf Leitlinien des Klimaschutzes basieren. Das ist aktuell noch nicht der Fall - und das obwohl ein "Stoppen" der Erderhitzung schon nicht mehr möglich ist. Obwohl wir uns mitten in der Klimakrise befinden und Folgen dieser Krise auch hier in Deutschland Realität sind.

Es bedarf also dringend der Umsetzung von Maßnahmen für Klimaanpassung, um langfristig bewohnbare und lebenswerte Städte zu bauen. Solche Konzepte unterscheiden sich deutlich vom Status Quo der Stadtplanung.

Daher begrüßt Fridays for Future Lübeck die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für Lübeck - zumindest vom Grundgedanken her. Mit diesem Schritt kann ein Kurswechsel auf rechtzeitige Klimaneutralität erreicht werden, das Drehen einzelner Stellschrauben kann in ein vorausdenkendes Konzept integriert werden, das tatsächlich etwas zugunsten kommender Lübecker Generationen bewegt.

Dies ist allerdings nach Ansicht der Scientists for Future Lübeck und nach unserer Ansicht nicht mit jedem Szenario möglich, über das abgestimmt wird.

Kommentierung der Szenarien und des Prozesses

Verfassungswidrige Szenarien

"Die Frage ist nicht, was wir wollen, sondern was wir müssen." Spätestens nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts sollte das klar sein. Daher ist das Aufstellen eines Szenarios A, das mit der Ressource Boden haushaltet als sei dieser eine erneuerbare Energiequelle, für uns unverständlich. Sowohl Szenario A als auch Szenario B sind daher weder zeitgemäß noch ausreichend. Die lebenserhaltenden, Bodenfruchtbarkeit bestimmenden und treibhausgasbindenden Funktionen des Bodens sind begrenzte Güter, vielmehr Schätze. Mit einer ausufernden Siedlungspolitik mit langen Wegen, die für den motorisierten Individualverkehr gemacht sind (wie sie in den Szenarien A und B aufgezeigt werden), werden diese Dienstleistungen des Bodens in ihrem Zustand und ihrer Verfügbarkeit massiv gefährdet. Und wofür? Für eine reaktionäre, rückwärtsgewandte Wohnungspolitik, die sich nicht umschaufelt und weder dem Klima- noch dem demographischen Wandel gerecht wird. Für das neoliberale

Freiheitsdogma des eigenen "Haus und Hof", das in Zeiten der Klimakrise nicht möglich ist und für große Teile der Gesellschaft auch nie zugänglich war.

Die Klimakrise ist nicht die einzige Herausforderung, der wir gegenüber stehen, aber die grundlegendste. Politik und Wirtschaft müssen konkret auf die Auswirkungen des demographischen Wandels eingehen. Mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer parallel laufenden Singularisierung und Ausdifferenzierung müssen die Fragen des Wohnens neu gestellt werden. Keines der Szenarien übernimmt dies in ausreichendem Maß, Szenario A unterbindet gar Ideen kompakter barrierefreier Siedlungspolitik, die zum Beispiel Mehrgenerationenhäuser einschließen könnte.

Ein waghalsiger Kompromiss

Das Szenario C wirkt auf uns wie ein fader Kompromiss zwischen beschlossenen Klimazielen und dem Status Quo, der die planetaren Grenzen deutlich übersteigt. Schon in der Vorstellung des Szenarios heißt es, dass "auch in diesem Szenario [...] die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar [sind]", weshalb ein Verfehlen wahrscheinlich ist. Für uns heißt das ganz klar, dass auch dieses Szenario keine der so dringend notwendigen Visionen für die Stadt zulässt oder Lösungen für die Problematiken unserer Zeit bereithält.

Szenario D

Bei der Vorstellung des Szenario D wird leider davon ausgegangen, dass die politische und wirtschaftliche Situation außerhalb Lübecks kaum Wandel erfährt. In der Konsequenz habe Lübeck einen Standortnachteil gegenüber umliegenden Gemeinden, was sich im zum Szenario gehörigen Video an einigen Beispielen festmachen lässt. So sei die Ausweisung von Bauflächen "restriktiv" und Gewerbe könne nur begrenzt expandieren und würde dadurch abwandern. Dadurch würden sich Arbeitswege in einem signifikantem Maß verlängern. Dies ist aus Sicht der Scientists for Future Lübeck und unserer Ansicht nach zu kurz gedacht.

Lübeck ist nicht die einzige Stadt, die Klimaziele erreichen muss und in diesem Zuge den Flächennutzungsplan umstrukturiert. Im Gegenteil: Die Klimaziele der Kommunen beruhen auf denen des Landes, die sich auf die Klimaziele des Bundes berufen. (Nebenbei sei gesagt: Alle dieser Ziele sind nicht ausreichend, um das Pariser Abkommen einzuhalten.) Es ist also absurd, davon auszugehen, dass Arbeitgeber*innen und Gewerbetreibende ihre Aktivitäten außerhalb Lübecks weiterhin unverändert fortsetzen können wie bislang. Vielmehr werden alle ökonomischen Akteur*innen kreative Ideen vor Ort umsetzen, die platzsparend sind und sich in eine gesamtgesellschaftliche Transformation von Konsum, Leben und Arbeiten einfügen.

Dies ist nur ein Beispiel der vielen aus dem Vorstellungsvideo, die zeigen, dass die Präsentation des Szenarios auf Annahmen beruht, die sich bis 2040 zwangsläufig auf mehreren Ebenen verändert haben werden.

In der Abwägung mit den anderen vorgeschlagenen Szenarien stellt Szenario D jedoch trotz der Kritik noch die sinnvollste Option dar, wenngleich auch hiermit eine wirklich pariskonforme Politik sehr weit weg erscheint. Im letzten Abschnitt haben wir daher unsere Forderungen und

Vorstellungen für eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans skizziert, die den Klimaschutz ernst nehmen und auch weitere gesellschaftliche Probleme ansprechen.

Kritik am Prozess und der Vorstellung

Die Darstellung der Szenarien suggeriert, dass ein "Weiter so" hinsichtlich der Flächennutzung eine gleichberechtigte Option neben wirksamem Klimaschutz wäre. Die Bekämpfung der Klimakrise ist jedoch ebenso wenig eine Wahlmöglichkeit wie die Klimakrise selbst. Klimaschutz ist kein Luxus. Der weitere Weg, die Ausgestaltung der Maßnahmen innerhalb der Einhaltung zumindest der selbstgesetzten Klimaziele ist verhandelbar, aber die Pariser Klimaziele, die mit Szenario A und B krachend verfehlt werden, sind es nicht. "Lübeck übermorgen" ist das Lübeck für die Generationen, die übermorgen in der Stadt leben. Das bedeutet, dass die Stadtentwicklung Verantwortung für diese jungen Menschen übernehmen muss. Dabei sind Menschenleben nicht über kurzfristige Interessen von Profitmaximierung und flächenfressender Siedlungspolitik zu stellen.

Wir leben in einem Zeitalter der multiplen Krisen. Die Klimakrise kann nicht unabhängig von der ökologischen Krise betrachtet werden, die sich mit massiver Flächenversiegelung weiter verschärft. Biodiversität ist kein "nice to have", sondern ein Belang mit hoher Relevanz für die Ernährungssicherheit.

Leider müssen wir auch die Darstellungsform der Videos stark kritisieren. Die "Tagesabläufe", die dort abgebildet werden, sind keine Darstellung von Stadtentwicklungsszenarien, sondern von Stereotypen von Gesellschaftsgruppen. Ob man in einem Einfamilienhaus oder einem Plattenbau wohnt, hat nicht primär etwas mit der Stadtentwicklung, sondern vor allem mit der finanziellen Lage der Familie zu tun. Die Idee, solche Szenarien bürgernah zu beschreiben, unterstützen wir zwar, ebenso wie die möglichst breite Bevölkerungsbeteiligung, die durch diesen Prozess angestoßen werden soll. Die Umsetzung ist mit den Videos leider völlig missglückt, denn hier werden Rollenbilder reproduziert, die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.

Beim Thema Beteiligung wäre uns auch eine deutlich längere Abstimmungszeit sowie eine offensivere Bewerbung wichtig gewesen, um eine möglichst große Repräsentativität unter den abstimmenden Lübecker*innen zu erreichen. Da es sich um einen Prozess der Verwaltung handelt, hätte es möglich sein sollen, digitale Werbeanzeigen an öffentlichen Plätzen und gut sichtbaren Orten zu platzieren.

Konkrete Leitlinien einer generationengerechten Stadtplanung

Wir haben aus der oben formulierten Kritik heraus einige eigene Leitlinien formuliert, die wir für die weitere Planung gerne ans Herz legen möchten. Auch möchten wir auf die Pressemitteilung der Scientists for Future Lübeck (<https://www.imgwf.uni-luebeck.de/klimawandel/stellungnahme-s4f-hl.html>) hinweisen, in der valide Kritikpunkte und Anregungen formuliert sind.

...für den FNP

Für den Bereich Flächennutzung und Bauen ist es unbedingt notwendig, einen Stopp der Flächenneuversiegelung festzulegen. Es ist sogar überdies notwendig, Flächenentsiegelung aktiv voranzutreiben und als Ziel zu verankern, da so neben Klimaschutz und Klimaanpassung (bspw. Versickerung bei Starkregen) Biodiversität stark gefördert werden kann. Das führt im Umkehrschluss dazu, dass wir weniger auf unbebauten Flächen neu- und stattdessen in die Höhe bauen sollten, dass wir zum Beispiel durch Mischnutzung in aufgestockten Gebäuden Gewerbeflächen und Wohnraum schaffen können. Gewerbe muss sich nicht auf riesigen Flächen auf der Grünen Wiese ansiedeln. Bei attraktiven Bodenrenten, guter Anbindung und einem geringeren Platzverbrauch - sprich einer erhöhten Flächeneffizienz durch eine Umstrukturierung der Arbeitsweise - können die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten Lübecks näher an der Stadt oder gar in der Stadt stattfinden. Weiteren (Wohn)raum kann man über die Bebauung bereits besiedelter Flächen wie Parkplätze oder (ehemals) vierspuriger Straßen gewinnen. Dort kann günstiges Bauland entstehen, für welches keine Fläche neu versiegelt werden muss, sondern Fläche umgedacht und umgenutzt wird. Der Wandel wird dort erlebbar.

Eine zentrale Leitlinie generationengerechter Stadtentwicklung ist auch, von Wachstum als Selbstzweck wegzukommen und sich die Frage zu stellen: (Warum) brauchen wir eigentlich Wachstum in allen Bereichen? Lübeck als Stadt ist bereits groß, hat viele Außensiedlungen und Gewerbeflächen, warum müssen noch weitere hinzukommen?

Der Bau vieler Einfamilienhäuser auf der Grünen Wiese übergeht Fragen des demographischen Wandels. Antworten könnten Mehrfamilienhäuser bieten, die zentral gut angebunden liegen. Auch Versorgungsmöglichkeiten und der Einzelhandel sollten nicht auf eine weite Fläche verstreut werden und so schwieriger erreichbar werden. Ein lebendiger Stadtkern bedeutet nicht nur kürzere Wege, sondern auch mehr Lebensqualität in einer belebten Innenstadt. Ferner kann die "Grüne Wiese" am Stadtrand auch tatsächlich zu einem ruhigen natürlichen Ort werden, der außer mit einer Erholungsfunktion nicht noch durch weitere Funktionen beansprucht wird. Die kürzeren Wege ermöglichen ein Aufblühen intraregionaler wirtschaftlicher Kooperationen, die lokale Netzwerke fördern und eine intakte krisensichere Ökonomie aufbauen. Überregionaler Handel wird immer wichtig bleiben, auch aus kultureller Sicht, kann und sollte jedoch durch regional orientierte kreislaufwirtschaftliche Ansätze ergänzt werden. Diese leben von räumlicher Nachbarschaft und persönlichem Austausch der Gewerbetreibenden. Stadtentwicklung bedeutet auch, solche Aspekte einzubeziehen und nicht nur Lübecks Konkurrenzfähigkeit in 20 Jahren zu betrachten.

Bäume sollten im kommenden FNP ein eigenes Kapitel bekommen. Um Baumpflanzungen klug mit Siedlungs- und Verkehrsplanungen zu verbinden, braucht es Mehrjahreskonzepte.

Baumpflanzungen sind wichtig für die Regulierung des Stadtklimas oder zur Erhöhung der Infiltrationsrate des Bodens bei Starkregen. Zugleich weisen Bäume nach einigen Jahrzehnten eine nennenswerte CO₂-Senkenfunktion auf. Die Klimapolitik der nächsten zehn Jahre entscheidet über das Erreichen der Klimaziele, also einer lebenswerten Zukunft. Daher können Bäume in der Stadtplanung nicht den Hauptanteil der Klimaschutzmaßnahmen darstellen, sondern sind zusätzlich

zu proaktiver Flächenentsiegelung und der Flächenumnutzung zu Freiflächen, Wiesen oder Stadtgartenräume zu sehen. Vor allem für die Lebensqualität der Bürger*innen sind sie aber abseits des Klimaaspekts ein essentieller Bestandteil von Stadtplanung.

Im Sinne einer grünen Architektur sollten Gebäude begrünt werden können. Mit dem Ziel eines reduzierten Flächenverbrauchs sollte eher in die Höhe geplant werden als in die Breite und die Gebäude sollten solardachtauglich angelegt werden. An dieser Stelle bieten sich Flachdachbauten an, die unkompliziert das Aufstellen von PV-Anlagen ermöglichen oder Begrünungsmöglichkeiten bieten. So kann ein geringerer Flächenverbrauch mit dem Gewinn erneuerbarer Energie verbunden werden, die konkret vor Ort gebraucht wird. Gleichermaßen kann durch begrünte Dächer ebenso wie durch einen erhöhten städtischen Baumbestand die Biodiversität erhöht werden sowie das Stadtklima verbessert.

Des Weiteren ist es wichtig, dass nicht nur für Privathaushalte, sondern auch für gewerblich genutzte Gebäude Solarförderungsprogramme greifen, was bisher kaum bis gar nicht der Fall ist.

Wenn wir die Verkehrswende auch im FNP verankern wollen, dann ist der Stellplatzschlüssel ein zentrales Mittel zum Erfolg. Der motorisierte Individualverkehr darf in der Planung nicht länger stärker berücksichtigt werden als der Umweltverbund, wie es derzeit noch immer der Fall ist. Ein Stellplatz vor der eigenen Haustür bringt mehr Menschen dazu, weiterhin auch für kurze Wege das Auto zu nutzen und nimmt zugleich den Platz für andere Nutzungen. Daher sollte dieser so weit wie möglich heruntergeschraubt und perspektivisch möglichst abgeschafft werden.

.... und für den VEP

Die Mobilitätswende ist eine der wichtigsten Säulen zur Erreichung der Klimaziele Lübecks. Entsprechend muss der Verkehrsentwicklungsplan diese vorantreiben. Der Schlüssel zum Erfolg der Verkehrswende sind klug und vorausschauend gesetzte Verkehrsknotenpunkte, die Netzzusammenhänge schaffen. Das kann im Konkreten bedeuten, dass Bushaltestellen mit überdachten und sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden. Eine Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kann durch eine sehr enge Taktung oder die Reaktivierung alter Nahverkehrsstrecken sowie durch die Einführung von Quartiersbussystemen vermieden werden. Für den verbleibenden Bedarf an Autoverkehr stellt die E-Mobilität ein wichtiges Mittel dar, jedoch nicht für die Menge an bislang fahrenden PKWs. Genannte Verkehrsknotenpunkte, darüber hinaus der sichere und lastenradgerechte Ausbau der Radwege in einem der Dringlichkeit angemessenen Tempo - das bedeutet deutlich schneller als es bisher der Fall war -, sowie sich aus vertikal orientierter Bebauung ergebende kurze Wege sind die entscheidenden Stützpfiler eines Verkehrsentwicklungsplans, der auf gerechte Klimaneutralität zusteuert.

Eine stadtweite Maximalgeschwindigkeit von 30km/h fördert die Sicherheit der klimaschonenden Verkehrsmittel und reduziert die Lärmbelastung. Dies gilt im Besonderen auch für Bundesstraßen, auf denen eine Begrenzung des Tempos auf 30km/h nun auch rechtlich möglich ist.

Verkehrsberuhigung eröffnet im innerstädtischen eine neue Nutzung der straßenanliegenden Flächen, die noch allzu oft durch Kfz-Stellflächen blockiert werden.

Dies sind hoffentlich ein paar Anregungen für Sie, wir sind uns bewusst, dass das natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat. Trotz der inhaltlichen Kritik haben wir uns sehr über die Möglichkeit dieser Stellungnahme gefreut. Für konkreten Austausch stehen wir natürlich immer gerne zur Verfügung.

ArchitekturForumLübeck^{eV} Großer Bauhof 5 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[REDACTED]
[REDACTED]

Per Mail

Lübeck, den 12. September 2021

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [REDACTED],

vielen Dank für Ihr Angebot, uns als Stakeholder mit einer Stellungnahme zu den vier Szenarien an dem Stadtentwicklungsdialog Lübeck 2040 zu beteiligen. Eine inhaltliche Abstimmung mit den Mitgliedern des ArchitekturForumLübeck war in der kurzen Zeit nicht möglich, so dass es sich hier lediglich um ein Statement des Vorstandes handelt.

Wie Sie wissen, ist es unser grundlegendes Anliegen, dass städtebauliche Entwicklungen ganzheitlich und im Zusammenhang betrachtet werden (siehe unser Engagement bei Lübeck Nordwest, Lübecks grünem Band, dem Thema Stadt am Gleis oder unseren aktuellen Apellen zur Mittleren Wallhalbinsel). Das erwarten wir uns auch für die Entwicklung von FNP und VEP.

Die Hansestadt Lübeck fragt nun die Bürger:innen, „unter welchen Vorzeichen wir diese Planwerke aufstellen wollen“. Ihr Gastredner Herr Monheim hat aus unserer Sicht Recht, wenn er sagt: „Es geht nicht darum, was wir wollen, sondern was wir müssen.“. Insofern hinterfragen wir grundsätzlich Ihren Ansatz der vier Szenarien, die sich u.a. ja stark an Aspekten des Klimawandels orientieren.

Lübeck hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen alle ihren Beitrag leisten: Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, die Zivilgesellschaft sowie die Verwaltung. Bei städtischen Vorhaben und Planungen beispielsweise sind die Klimaschutzziele konsequent zu verfolgen.“ (Quelle: www.luebeck.de)

Die Bunderepublik Deutschland hat sich u.a. dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet. Jüngste Ereignisse wie das Hochwasser in Mitteldeutschland verdeutlichen die Notwendigkeit, den Klimawandel ernst zu nehmen. Die Szenarien A und B kommen vor diesem Hintergrund nicht infrage, denn wir planen für künftige Generationen, wozu uns das Baugesetzbuch in §1 verpflichtet.

Sie schreiben: „Das Szenario D ist das einzige, bei dem mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass Lübeck die gesetzten Klimaschutzziele auch erreichen kann.“ Insofern fragen wir uns, ob es neben dieser Feststellung überhaupt zulässig ist, andere Szenarien zu verfolgen – wenn Lübeck seine übergeordneten Ziele weiterhin ernsthaft verfolgen will. Warum in Szenario D die Klimaschutzziele erreicht werden, in Szenario C jedoch nicht, wird aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar deutlich.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Sie äußern zudem im Szenario D die Befürchtung, dass die meisten anderen Gemeinden in der Region Lübecks dem Beispiel Lübecks nicht folgen, was zu Lasten der Lebensqualität in Lübeck zu gehen scheint. Ein Argument, das seit Jahrzehnten z.B. bei Ausweisung von Gewerbegebieten wiederholt wird.

Dieser Kausalkette mögen wir nicht folgen. Wenn Deutschland die Klimaschutzziele einhalten will (und muss), können sich Gemeinden dem Thema langfristig nicht entziehen. Es geht eher darum, ob Lübeck selbstbewusst und mutig ist, hier voranzugehen – um sich sogar Wettbewerbsvorteile zu sichern. Andere Städte machen es vor. Das übergeordnete Ziel des „*Entwicklungsplans Kopenhagen 2025*“ ist es zu zeigen, wie Lebensqualität durch Klimaschutz erreicht werden kann. Lübeck sollte also Vorbild sein für Lebensqualität und Umweltschutz. Anders als Ihre vier Szenarien es suggerieren, halten wir das für keinen Widerspruch.

In dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C, „Beidrehen“, irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der die Fläche der Roddenkoppel von allen historischen Hallen, u.a. auch der Kulturwerft Gollan, entledigt ist und bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt („Neue Bauflächen für Einfamilienhäuser und Wirtschaftsunternehmen entstehen verstärkt auf ungenutzten Grundstücken in der Stadt.“) Dieses, wenn auch nur skizzenhafte Bild, können wir nicht teilen.

Wir erwarten grundsätzlich eine schlüssige Verknüpfung der Themen Grünraumentwicklung (Monheim: „Planen Sie Baumschulen ein!“), Verkehrsentwicklung (auch ÖPNV, Rad und Bahn) und Flächenverbrauch (Wohnen, Arbeit, Gewerbe, Industrie).

Die „doppelte Innenentwicklung“ halten wir für grundsätzlich notwendig. „Innenentwicklung muss stets doppelt gedacht werden – im Sinne einer baulichen und zugleich einer grünen Entwicklung.“ (Difu). Dies sollte schon jetzt beachtet werden. Für Lübeck gilt neben der grünen Entwicklung auch noch die „blaue Entwicklung“, die Einbindung der Wasserflächen.

Wir wünschen uns einen weitergehenden Dialog, in dem Sie die Zusammenhänge vertiefen. Grundlage erster Planskizzen kann aus unserer Sicht nur das Szenario D sein. Die von Ihnen dargestellten negativen Rückschlüsse auf die Lebensqualität Lübecks müssten dann genauer beleuchtet und erläutert werden.

Wir begrüßen es sehr, dass die Hansestadt Lübeck seit einiger Zeit ihre Bürgerinnen und Bürger befragt und beteiligt, wenn es um die Entwicklung der Stadt und ihrer Zukunft geht. Die Komplexität der Themen kann und muss man den Beteiligten, Bürger:innen wie „der Politik“, zumuten.

Für einen Dialog mit Verwaltung und Politik stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß



für den Vorstand



Hansestadt LÜBECK 



Aktive Baulandentwicklung

Durch die Hansestadt Lübeck

Anlage C

LÜBECK  überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
rasmus.vonzamory@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Aktive Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck

Die im Rahmen der Vorlage angedachte aktive Baulandentwicklung soll in Ergänzung zum Beschluss der Bürgerschaft VO/2020/09014 vom 27.08.2020 nach folgenden Maßgaben erfolgen:

1. Die Hansestadt Lübeck wird - unter Beachtung des §1 Abs. 3 BauGB (kommunales Planungserfordernis) und des §1 Abs. 7 BauGB (Abwägungsgebot) bevorzugt Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplan aufnehmen, die im städtischen Eigentum stehen.
2. Die Hansestadt Lübeck und die KWL GmbH erwerben aktiv Flächen, um diese entsprechend den ermittelten Bedarfen einer gewerblichen, wohnbaulichen oder sonstigen baulichen Nutzung zuzuführen, als Kompensationsfläche zu entwickeln oder als Tauschfläche einzusetzen. Die für die Baulandentwicklung erforderlichen Kompensationsflächen nach BauGB oder Tauschflächen können auch außerhalb des Stadtgebietes liegen (sowie im Fall von Kompensationsflächen innerhalb desselben Naturraums). Die strategische Bodenbevorratung orientiert sich konsequent an den Zielsetzungen des neuen Flächennutzungsplanes.
3. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden ausschließlich eingeleitet, wenn die Flächen im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck stehen oder im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation) und sich die Planungsbegünstigten verbindlich dazu verpflichten die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland verbunden sind bzw. entstehen, zu übernehmen. Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, für die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.
4. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 3 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufspreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

5. Die Verwaltung wird beauftragt Richtlinien zur Vergabe von städtischen Grundstücken zu erarbeiten. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind zu berücksichtigen (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019).
6. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind in den Haushalt einzustellen.

Begründung:

Aktuell wird der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck neu aufgestellt. Der Flächennutzungsplan wird die erforderlichen Wohnbau- und Gewerbeflächen bis in das Jahr 2040 darstellen. Die Hansestadt Lübeck soll in die Lage versetzt werden die Umsetzung des Flächennutzungsplanes aktiv zu steuern, um Bodenspekulationen entgegen zu wirken und die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen abzusichern. Die Grundsatzbeschlüsse sollen sowohl Gleichbehandlung als auch Transparenz für alle beteiligten Akteure gewährleisten.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens orientiert sich die Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschließlich an städtebaulichen Kriterien (§1 Abs.6 BauGB). Im Einzelfall, bspw. wenn vergleichbare städtebauliche Voraussetzungen vorliegen, soll dem Belang „städtisches Eigentum“ das ausschlaggebende Gewicht für die Auswahl einer Fläche zukommen.

Die bereits bestehenden Ansätze der strategischen Bodenbevorratung der Hansestadt Lübeck und der KWL GmbH (bspw. Gewerbegebiet Kronsfordter Landstraße) sind weiter auszubauen. Der Flächenerwerb ist dabei konsequent auf die Umsetzung des neuen Flächennutzungsplanes auszurichten. Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und des hohen Flächendrucks innerhalb des Stadtgebietes sind Tauschflächen und Kompensationsflächen auch außerhalb der Hansestadt Lübeck zu erwerben. Insbesondere Landwirte sind eher an einem Tausch als an einer Veräußerung ihrer Flächen interessiert, da die Flächen im Regelfall ihre Existenzgrundlage bilden.

Durch die strategische Bodenbevorratung kann nur ein Teil der im zukünftigen Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen durch die Hansestadt Lübeck gesichert werden, weshalb durch einen Grundsatzbeschluss der anlassbezogene Zwischenerwerb im Außenbereich eingeführt werden soll. Bebauungspläne sind nach §8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden. Die Hansestadt Lübeck erwirbt die zu entwickelnden Grundstücke und refinanziert die Kosten der Baulandentwicklung aus der Differenz zwischen Ankaufs- und Verkaufspreis. Die wirtschaftlich tragfähigen Ankaufspreise müssen im Rahmen einer transparenten (Vor-)Kalkulation ermittelt werden. Zielsetzung ist ein ausreichendes Angebot an baureifen Wohn- und Gewerbeflächen, die zur richtigen Zeit in der richtigen Lage und vor allem zu einem angemessenen Preis auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Nur bei angemessenen An- und Verkaufspreisen können die

städtebaulichen Zielsetzungen abgesichert und der Bodenspekulation entgegengewirkt werden. Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren auf Flächen im privaten Eigentum sind weiterhin entsprechend der gängigen Praxis die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten- und Folgekosten auf die Planungsbegünstigten zu übertragen und die weiteren städtebaulichen Zielsetzungen über städtebauliche Verträge abzusichern.

Vergaberichtlinien für Flächen im städtischen Eigentum sollen transparente und einheitliche Regeln, insbesondere zur Vergabe für Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbaugrundstücke, schaffen. Über die Vergabekriterien sollen zudem die sozial- und wohnungspolitische Zielvorstellungen abgesichert werden (bspw. bei Einfamilienhäusern: Förderung des Ersterwerbs von Eigentum für Familien mit Kindern). In diesem Zusammenhang muss die Einführung einheitlicher Regeln zur grundsätzlichen Entscheidung zwischen Vergabe von Erbbaurechten oder Verkauf des jeweiligen Grundstücks geprüft werden. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielvorgaben, bspw. die Quoten zum geförderten Wohnungsbau (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019) sind zu berücksichtigen und ggfs. für Flächen im städtischen Eigentum entsprechend der neuen Grundsätze anzupassen.



Grundsatzbeschluss

Verkehrswendeorientierter ÖPNV

Anlage D

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
michael.stoedter@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 28. Oktober 2021

Verkehrswendeorientierter ÖPNV in Lübeck

1. Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs von SL und LVG wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren. Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakts“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutentakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. „Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.

Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen gutachterlicherseits eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagern sich im heutigen Netz nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Relation verkehren. Dies ist beispielsweise bei den Linien 1 und 9, 4 und 11, 11 und 21 sowie 30 und 40 der Fall. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.

Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzer:innengruppen, also einem Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge vor allem für Schüler:innen, Student:innen, Senior:innen und alle weiteren Nutzer:innengruppen, die nicht Auto fahren wollen oder können. Folglich weist die Hansestadt Lübeck derzeit nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck

zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende (laut Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten) den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.

Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, ist diese derzeit (Datenstand: 2019) mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).

Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV wieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 1). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

Tab. 1: Modal Split in Lübeck im Vergleich

Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)	Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP	Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die fünf neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).

Die geringe Nutzung der Busse bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese sind, gemessen in Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm). Die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen liegt eigentlich bei rund 25 %. Dies ist bei der Frage nach dem Nutzen-Kosten Verhältnis der Einsparungen von 2009/2010 sowie der Umsetzung der Liniennetzoptimierung zu berücksichtigen.

Angesichts der geringen Marktdurchdringung und der geringen Auslastung stellt sich auch die Frage, inwieweit der Busverkehr in Lübeck in seiner heutigen Form einen sinnvollen ökologischen Beitrag leistet. So liegt der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW pro Insasse, derzeit bei einer durchschnittlichen Auslastung

von etwa 10 % (laut „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“). In Anbetracht weiterer Effizienzgewinne im Automobilsektor wird dieser Wert in der Zukunft vermutlich noch höher liegen.

Insgesamt kann damit das Fazit gezogen werden, dass der ÖSPV in Lübeck mittels einer nachfrageorientierten Strategie konsequenten Einsparungen unterzogen wurde, hierbei jedoch gleichzeitig an die Grenzen dessen gekommen ist, was ökologisch (Auslastung) und wirtschaftlich (Mobilitätskosten) noch sinnvoll erscheint.

2. Welche Chancen und Risiken bietet ein Festhalten an einer nachfrageorientierten ÖPNV-Strategie?

Ein Festhalten an der nachfrageorientierten Ausgestaltung bietet vor allem den Vorteil, keine zu hohe Belastung des kommunalen Haushalts hervorzurufen. Für eine verkehrswendeorientierte Strategie müssten dagegen - nach Ausschöpfen der Potentiale zur Optimierung des vorhandenen Netzes - finanzielle Mittel neu geordnet werden, um erstmal mit einem guten Angebot an Stellen mit hohem Potential gezielt in Vorleistung zu gehen. Dieses in Vorleistung gehen müsste ggf. erstmal über mehrere Jahre durchgezogen werden, bevor es strategisch in einem potentiellen Mehr an Fahrgästen verfängt. Dies birgt natürlich Risiken, auch vor dem Hintergrund, dass noch gar nicht gesagt werden kann, wie nachhaltig sich das Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie zuungunsten des ÖPNV verändert hat.

Eine nachfrageorientierte Strategie bietet hier den Vorteil, nicht zu große Risiken und Wagnisse einzugehen. Vielmehr ließen sich maßgeschneiderte Angebote für heutige Haupt-Nutzer:innengruppen nach wie vor gut auf diese zuschneiden, z. B. durch eine nachfrageorientierte Ausrichtung an Schulzeiten oder Schichtwechselzeiten großer Arbeitgeber:innen.

Gleichzeitig birgt die nachfrageorientierte Strategie die Gefahr der weiteren Marginalisierung des ÖPNV; dieser könnte weiterhin für viele Bürger:innen als keine ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Bürger:innen, die den ÖPNV zur Zeit durchaus aus idealistischen Motiven nutzen, durch mögliche Versprechen der Automobilindustrie zu Null-Emissionen-Fahrzeugen irgendwann auch dauerhaft dem ÖPNV als Kund:innen verloren gehen (z. B. Effekt des sog. Mental Rebound bei E-Autos).

Bei steigender Effizienzoptimierung der Kfz-Verbräuche insgesamt könnte der ÖPNV zudem den ökologischen Vorteil irgendwann vollends einbüßen. Der ÖPNV hätte dann nur noch eine soziale Funktion und Bedeutung (Daseinsvorsorge).

Eine alleinige Fokussierung auf Nachfrageorientierung und Kostenoptimierung birgt zudem das Risiko, aus dem Blick zu verlieren, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern und die Mobilitätskosten senken kann.

3. Welche Chancen und Risiken bietet eine verkehrswendeorientierte ÖPNV-Strategie?

Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Stadtstruktur mit historischer Altstadt und umgebenen Stadtquartieren mit z.T. gründerzeitlicher, dichter Bebauung sowie kompakter Siedlungsstrukturen umliegender Stadtteile theoretisch ideale Voraussetzungen für ein

gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der z.T. ländlich geprägte Süden des Stadtgebiets. Mit einer verkehrswendeorientierten Strategie, einem neuen Netz, welches nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF)¹ aufgebaut ist, mehr Tangentialverbindungen- und Schnellbusverbindungen sowie insgesamt dichtere Takte und eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bietet, ließen sich in den letzten Jahren verloren gegangene Kund:innengruppen zurück bzw. neue hinzugewinnen. Dies kann in einem ersten Schritt über eine Optimierung des vorhandenen Netzes (z. B. dichtere Takte durch den Abbau von Doppelverkehren) und im zweiten Schritt durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes erfolgen.

In zahlreichen Kommunen wird der Weg einer Verkehrswendeorientierung beschritten, wie auch die Vergleichszahlen aus dem „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“ zeigen. Allerdings ist kontrastierend zu Lübeck herauszustellen, dass andernorts das Handeln hin zu einem stärkeren Angebot von Kontinuität von teilweise den 1990er Jahren bis heute geprägt war. Lübeck beschritt diesen Weg auch im Wesentlichen bis Anfang der 2000er, stagnierte dann und nahm letztlich ab 2009/2010 im Wesentlichen nur noch Einsparungen am Netz vor. Vor diesem Hintergrund ist ein Paradigmenwechsel hin zu verkehrswendeorientierten Fahrplänen mit diversen Herausforderungen – sowohl an die Politik, als auch den Aufgabenträger wie auch dem Verkehrsunternehmen – verknüpft. Auch der Herausforderung, nicht die Bürger:innen zum Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu bewegen, sondern primär wahlfreie Fahrgäste anzusprechen, die bislang dem Auto den Vorzug geben.

Grundsätzlich verspricht sich der Aufgabenträger von einer Strategie im Sinne der Verkehrswende eine bessere Marktdurchdringung mit höheren Fahrgastzahlen für den ÖPNV. Hierfür spricht auch der angedachte Ausbau des Angebots auf der Schiene (Regio-S-Bahn Lübeck): Ein qualitativ hochwertiges, nachgeordnetes ÖPNV-Netz zur Feinverteilung kann mit als Erfolgsfaktor zum nachhaltigen Erfolg dieses Systems beitragen und die Argumentationsgrundlage der HL gegenüber dem Land zur Verbesserung der Takte im SPNV verbessern. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass in Lübeck angesichts der guten Nutzer:innenzahlen der Vergangenheit noch ein großes Potential für Fahrgastzuwächse gegeben ist – ggf. ist dieses Potenzial mit fortschreitendem demografischem Wandel mittlerweile sogar noch höher.

4. Welche Chancen und Risiken bieten moderne Mobilitätsangebote?

Unabhängig von der Frage nach einem nachfrageorientierten oder verkehrswendeorientierten System macht es Sinn, moderne Mobilitätsangebote zu integrieren. Diese sind beispielsweise in der Form von Rufbussen (ASTi und On-Demand-Systeme, wie LÜMO) oder anderen Sharing-Systemen (z.B. Fahrradverleihsystem) dazu geeignet, ein zunehmend multimodal denkendes Zielpublikum anzusprechen und die Flexibilität in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu verbessern, hin zu einem 24/7-Angebot. Bei allen Chancen, die dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

¹ Grundsatz eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, nicht jede Linie einzeln zu betrachten, sondern die Fahrpläne verschiedener Buslinien und Bahnlinien mit Augenmerk auf Abstimmung integriert zu betrachten. Beim ITF werden Fahrpläne so konstruiert, dass sie immer an der gleichen Symmetrieminute gespiegelt sind - die Umsteigezeiten sind dadurch bei der Hinfahrt und der Rückfahrt identisch. Man spricht dann auch von einem symmetrischen Fahrplan. Im Ergebnis führt dieses Fahrplanmodell zu besseren Anschlüssen. Sowohl zwischen Bus und Bus - als auch zwischen Bus und Zug.

des ÖPNV bietet, ist jedoch gleichzeitig zu konstatieren, dass diese Systeme rein quantitativ nicht das nötige Volumen für die Verkehrswende mit sich bringen.

Im Rahmen einer nachfrageorientierten Strategie bieten beispielsweise On-Demand-Systeme die Möglichkeit, für ökologische Optimierung zu sorgen, indem schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr ersetzt werden – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, wie bei zwangsläufig limitierten Kapazitäten in Bezug auf die eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge und das Fahrpersonal tatsächlich verlässliche und verbindliche Angebote kreiert werden können, die in puncto Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit bei den Fahrgästen erfolgreich verfangen.

Im Rahmen einer verkehrswendeorientierten Strategie bieten On-Demand-Systeme die Möglichkeit eines Angebotsausbaus in Teilen der Stadt, in denen es bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich war, ÖPNV anzubieten. So besteht die Chance, mit derlei Systemen neue Angebote auf Relationen, die bislang nicht bedient wurden, auf Quartiersebene oder in der Nacht zu etablieren. Im Sinne einer Ausweitungstrategie besteht so die Möglichkeit, neues Fahrgastpotential zu erschließen. Auch in diesem Anwendungsfall ist jedoch die Frage zu klären, wie ein plausibles Konzept erstellt werden kann, damit Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit gewährleistet werden können.

So sehr solche Systeme in bestimmten Nischen wertvolle und sinnvolle Ergänzungen darstellen können, bleiben sie in Bezug auf die beförderten Mengen limitiert - allein aufgrund der Tatsache, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Menge an Fahrzeugen und Fahrer:innen gewissen Grenzen unterliegt und damit limitiert bleibt.

5. Auf welche Strategien setzten das Land, Nachbarkommunen und benachbarte Landkreise?

Schleswig-Holstein blickt inzwischen auf eine lange Tradition des Angebotsausbaus der NAH.SH und deren Vorgänger LVS und auch auf die Zeit davor zurück: Bereits lange vor der Regionalisierung, also der offiziellen Übertragung der Verantwortung für den SPNV in die Zuständigkeit der Bundesländer, wurde in Schleswig-Holstein 1986 Dank damals avantgardistischen Engagements des Landes in Kooperation mit der damaligen Bundesbahn mit Einführung des Regionalschnellbahn-Konzeptes ein bundesweit beachteter Maßstab gesetzt. Vorher folgte das Angebot auf der Schiene einer strikt nachfrageorientierten Strategie mit einer Orientierung auf Schul- und Pendlerzeiten. Bahnstrecken, wie beispielsweise Kiel - Eckernförde - Flensburg und Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording waren in den 1980er Jahren noch akut von Einstellung und Stilllegung bedroht. Es gab keinen Taktverkehr, die letzten Züge fuhren am frühen Abend und an den Wochenenden war das Angebot noch einmal mehr ausgedünnt. Der neue Ansatz bestand dann ab 1986 aus Takt und Tempo; verlässliche Verbindungen wurden über den kompletten Tag hinweg geschaffen, rund um die Uhr und mit guten Anschlüssen. Letztlich wurde mit einem gutem Angebot in Vorleistung gegangen, um einen breiteren Kundenkreis anzusprechen. Infolge war eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf zuvor tot geglaubten Strecken möglich. Im weiteren Verlauf wurden mit großem Erfolg dann auch die Bahnstrecken Bad Segeberg - Neumünster, Barmstedt - Henstedt-Ulzburg, Tondern - Niebüll und Burg West - Burg auf Fehmarn reaktiviert.

Zunehmend ist zudem zu konstatieren, dass selbst sehr ländlich geprägte Regionen innerhalb von Schleswig-Holstein, wie die Kreise Rendsburg-Eckernförde (+45% Fahrplan-km) und Schleswig-Flensburg (+40% Fahrplan-km) diesen Weg beschreiten und ihre Angebote im Busverkehr massiv ausweiten und im Sinne eines ITF vertakten.

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt **Flensburg** (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind bis 2024 geplant. Nachdem 2020 mit der Linie 5 die zweite Ringlinie in Betrieb genommen werden konnte, soll bis 2027 eine dritte Ringlinie entstehen. Zudem steht im Raum, die bisherigen 10-/20-Minutentakte zu 7,5-/15-Minutentakten weiter zu verdichten. Eine Grundsatzentscheidung hierzu soll mit dem neuen RNVP im Jahr 2022 getroffen werden,

Auch in der **Landeshauptstadt Kiel** findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, das in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F 2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den nächsten Jahren an.

In der **Hansestadt Rostock**, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren dergestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 in einer Reihe von Großwohnsiedlungen 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tab. 2).

Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	Marktdurchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschiffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

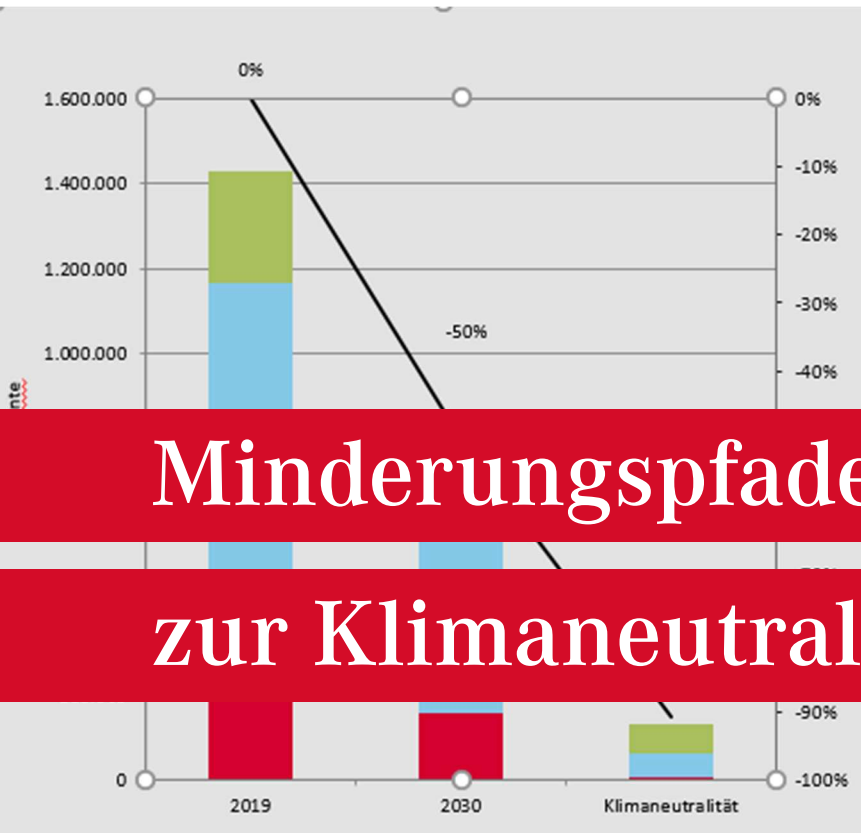
6. Mit welcher Strategie kann der ÖPNV einen wertvollen Beitrag zur gewünschten Verkehrswende liefern?

Mit dem bestehenden Angebot kann der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende in Lübeck leisten. Um den Busverkehr zu einem der Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen werden und ein Prozess zur Entwicklung von verschiedenen Konzepten und Ideen hin zur weiteren Ausweitung des Angebots gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.

Hiermit sind keine Angebotserweiterungen nach dem „Gießkannenprinzip“ gemeint. Vielmehr strebt der Aufgabenträger an, die Marktdurchdringung und damit auch den Modal-Split-Anteil des ÖPNV über eine gezielte Angebotsoptimierung zu erhöhen, um so den ÖPNV zu einer Säule der Verkehrswende machen zu können.




Hansestadt LÜBECK 



Minderungspfade

zur Klimaneutralität in Lübeck

Anlage E

LÜBECK  überMORGEN

Hansestadt Lübeck
 Fachbereich Planen und Bauen
 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
 Klimaleitstelle
 (0451) 112 3919
 birte.froehlich@luebeck.de
 www.luebeck.de

Lübeck, 13. Oktober 2021

Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Die Verwaltung kommt mit der Aufstellung des Masterplans Klimaschutz dem Auftrag aus dem Klimanotstandsbeschluss (VO/2019/07738) nach, die Treibhausgas (THG)-Emissionen drastischer zu senken, um den Beitrag Lübecks zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C zu erfüllen. Ziel auf lokaler Ebene ist die Halbierung der THG-Emissionen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und mittelfristig das Erreichen der Klimaneutralität (bis 2040). Mit Klimaneutralität wird das Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß von Treibhausgasen und deren Aufnahme aus der Atmosphäre bezeichnet.

Ein Vergleich der gesetzten Ziele in Lübeck mit den Zielen der Bundes- und der EU und dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sind in Abbildung 1 dargestellt. Der SRU hat das 1,5 Grad Ziel auf Deutschland übersetzt und dabei eine lineare Abnahme angenommen. Mit dem Ziel, die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, verfehlt Lübeck gemäß dieser Grafik knapp das 1,5 Grad Ziel. Da sich die Erreichung der Klimaneutralität jedoch immer auf ein „Treibhausgas Budget“ bezieht und nicht linear erfolgt, kann Lübeck auch mit einem späteren Zeitpunkt der Klimaneutralität das 1,5 Grad Ziel noch einhalten. Voraussetzung dafür ist jedoch jetzt zu handeln, um frühzeitig eine große Menge an Treibhausgasen einzusparen.

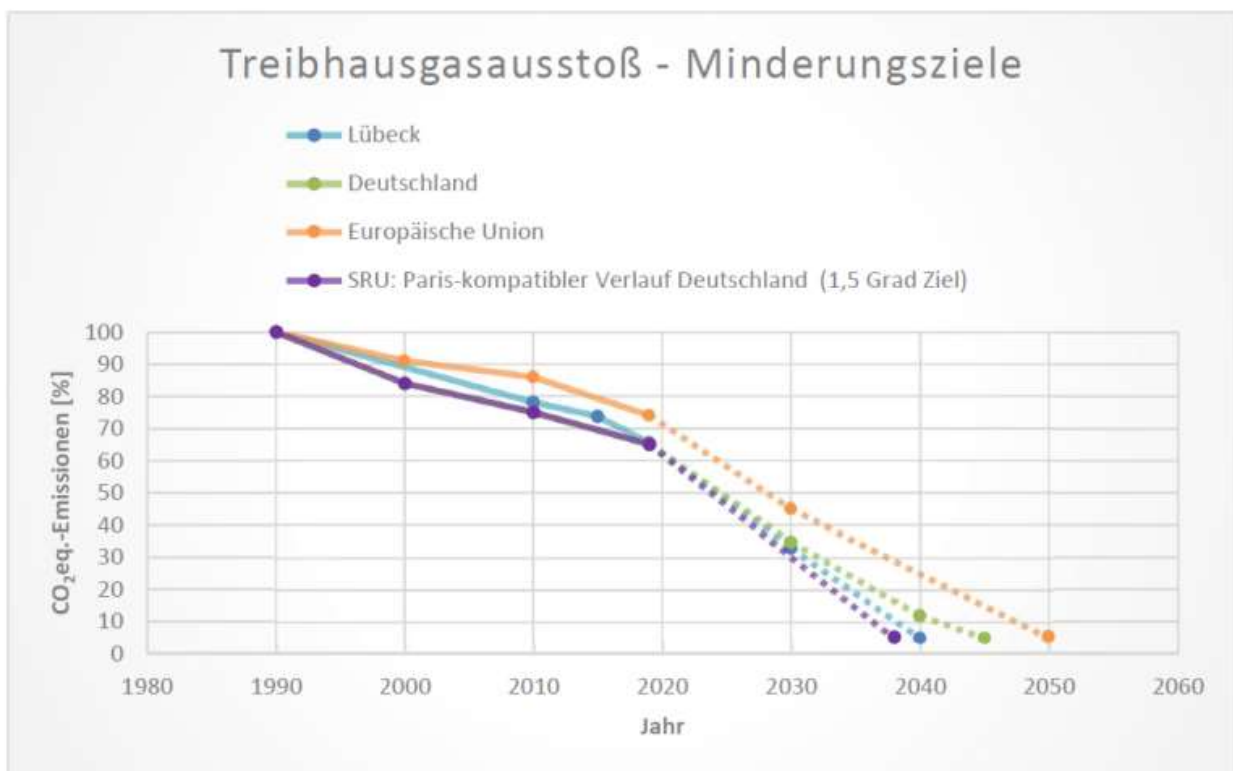


Abbildung 1: Darstellung der Minderungsziele im Vergleich: SRU 1,5 Grad Ziel (lila), Lübeck klimaneutral 2040 (blau), Deutschland klimaneutral (grün), Europäische Union (orange)

Der Masterplan Klimaschutz wird derzeit in einem großen Beteiligungsprozess erarbeitet, um das vorhandene Potenzial zur Einsparung von THG-Emissionen und zur Senkung des Endenergiebedarfs mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen zu hinterlegen. Die Minderungspfade für Treibhausgase stellen dar welche Menge an Treibhausgasen, aufgeteilt nach Verursachern, eingespart werden muss, um Klimaneutralität zu erreichen.

Die Senkung des Energiebedarfs und somit auch der Treibhausgasemissionen erfolgt unter Berücksichtigung der drei E´s: Einsparung, Effizienzsteigerung, Erneuerbare Energien. Zunächst muss die Menge benötigter Energie durch Sparmaßnahmen gesenkt werden. Dies können bauliche Maßnahmen wie z.B. energetische Sanierungen oder anwendungsbezogene Maßnahmen sein. Durch die Erhöhung der Energieeffizienz kann bei weniger benötigter Energie der gleiche Nutzen erzielt werden. Hierfür werden meist neue Technologien verwendet. Durch dieses Vorgehen sinkt die Menge an benötigter Energie stark, sodass die restliche Energie durch Erneuerbare Energieproduktion gedeckt werden kann.

Minderungspfade für Treibhausgasemissionen für Lübeck

Die Minderungspfade für die Hansestadt Lübeck wurden auf der Basis eines Gutachtens „Potentialanalyse und Szenarien der Hansestadt Lübeck“ (*link folgt*), der aktuellen Treibhausgasbilanz 2019 (<https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/treibhausgasbilanz.html>), der Beratung und dem Sachstandsbericht des European Energy Awards (VO/2021/09802) und der Fachkräfte der Klimaleitstelle erstellt. Aus dem Gutachten wurden die Zielpfade übernommen. Die im Gutachten ebenfalls vorgeschlagenen operativen Ziele sind teilweise nicht auf die Lübecker Verhältnisse

anwendbar oder die kommunale Verwaltung hat keinen Einfluss, daher können sie erst nach Einordnung und Bewertung im Masterplanprozess einbezogen werden.

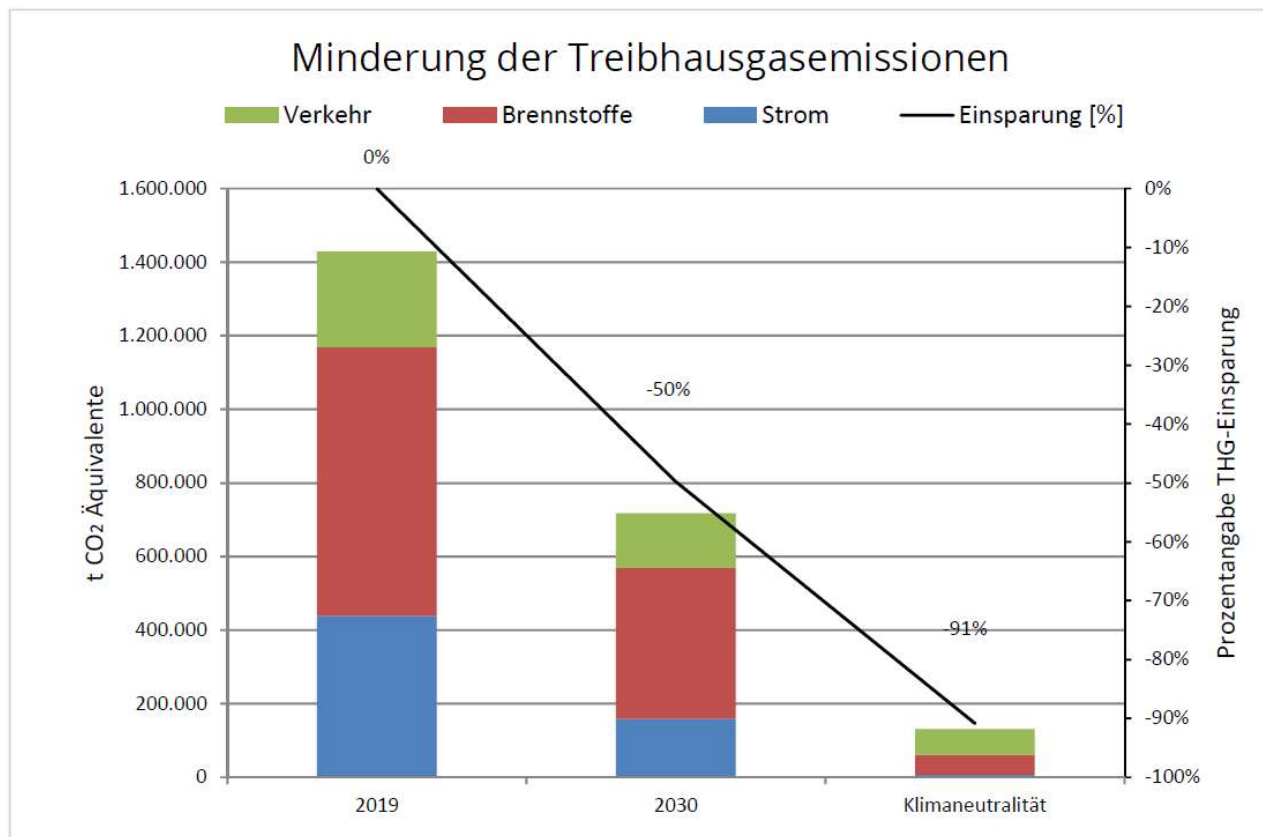


Abbildung 2: Minderung der Treibhausgasemissionen vom Startwert 2019 auf 50% bis 2030 und Klimaneutralität bis 2040 (Quelle: Gutachten energienker 2021)

In der THG-Bilanzierung wird unterschieden zwischen den Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr durch Kraftstoffverbrauch, aus der Strom- und Wärmeproduktion. Nur die energetischen Emissionen auf dem Stadtgebiet Lübeck werden erfasst.

Abgeleitet auf den Energiebedarf ergibt sich bis 2030 damit eine:

- Einsparung von Gas und Öl um 45%
- Einsparung von fossilen Kraftstoffen um 40%
- Einsparung von Treibhausgasen aus der Landnutzung um X %
- Verdreifachung der erneuerbaren Wärme
- Verdopplung des erneuerbaren Stroms
- Erhöhung der Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet um X Tonnen/Jahr

Die nicht-energetischen Ziele (Landnutzung und Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet) werden im Verlauf des Masterplanprozesses weiter präzisiert.

Das Ziel der Klimaneutralität bedingt, dass im Jahr 2040 fast der gesamte Wärme-, Strom- und Kraftstoffbedarf in Lübeck aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.

Um bis 2030 die Hälfte der THG-Emissionen einzusparen und bis spätestens 2040 die Klimaneutralität zu erreichen, wird der Masterplan Klimaschutz geeignete Maßnahmen aufzeigen. Wichtig ist die konsequente Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen in allen Verwaltungsbereichen und der Politik. In allen strategischen, insbesondere langfristigen Planungen müssen die Minderungspfade als verbindliches Ziel mit aufgenommen werden (z.B. in der Wärme- und Verkehrsplanung).

Zur Erstellung des Masterplans Klimaschutz werden in internen und externen Beteiligungsrunden Maßnahmen und Aktivitäten zu den Themenfeldern Mobilität, Energie & Bau, Ressourcenschutz, Wirtschaft und Landnutzung & Boden für die kommunale Ebene erarbeitet. Auch die Querschnittsfelder Digitalisierung, Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung werden mit betrachtet, um die Klimaschutzmaßnahmen effektiv auszugestalten.

Die gesetzten Klimaziele in Lübeck sind auch abhängig von der Bundes- und Landesgesetzgebung, dem Ausbau und der Nutzung geeigneter Fördermittelprogramme sowie dem Handeln der Gesamtgesellschaft. Die Verwaltung muss ihrer Vorbildwirkung in der Gesellschaft gerecht werden.



**► Nr. VO/2021/10678-01
öffentlich**

Lübeck, 27.01.2022

**Vorlage
-öffentlich-****Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung****Bearbeitung: Viktoria Schreiber (E-Mail: Viktoria.Schreiber@luebeck.de Telefon: 122-6155)****Austauschvorlage zu VO/2021/10678: 4. Regionaler Nahverkehrsplan (4. RNVP) - Teilfortschreibung zur "Barrierefreiheit"****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung
07.02.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.02.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, den als Anlage beigefügten Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Fassung vom 11.10.2021 als 1. Teilfortschreibung des 4. RNVP (2019-2023) umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmend
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.020 Fachbereichscontrolling	Zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmend
Stadtverkehr Lübeck GmbH	Zustimmend
Seniorenbeirat	Zustimmend
Behindertenbeirat	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja
Nein- Begründung:

Auf eine Beteiligung wurde verzichtet, da eine Beteiligung bereits im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des 4. RNVP erfolgt ist.

Die Maßnahme ist:

<input type="checkbox"/>	neu
<input type="checkbox"/>	freiwillig
<input checked="" type="checkbox"/>	vorgeschrieben durch:
§ 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)	

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja
Für die Umsetzung der Barrierefreiheit sind zusätzliche finanzielle Mittel erforderlich. Die konkrete Planung der Maßnahmen und deren Finanzierung erfolgt jährlich und wird fortgeschrieben.	
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung:
Durch die Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen kann möglicherweise eine Reduzierung der Nutzung des motorisierten Verkehrs erreicht werden.	

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit den Regelungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im „Öffentlichen Personennahverkehr“ (ÖPNV) die Hansestadt Lübeck in ihrer Funktion als Aufgabenträger (AT) zuständig.

Der AT definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in der Regel in einem Nahverkehrsplan (NVP).

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck (HL) hat am 27.09.2018 den 4. Regionalen Nahverkehrsplan der HL (4. RNVP) beschlossen und veröffentlicht (VO/2018/06248).

Gemäß den Vorgaben in § 8 Abs. 3 des PBefG muss die HL in ihrer Funktion als AT für den ÖPNV im Stadtgebiet für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe gilt nicht, wenn im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Zusätzlich müssen im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden.

Im aktuellen 4. RNVP wurden in Kapitel 4 bereits Aussagen zu einem Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV gemacht und entsprechend beschlossen. Hierauf wird in Ergänzung zu den Inhalten dieser Vorlage verwiesen.

Mit dieser Vorlage sollen diese Aussagen nunmehr konkretisiert werden, daher wurde die Form einer Teilfortschreibung des 4. RNVP gewählt.

Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Anlage 1) stellt die Ergebnisse nachvollziehbar dar. Dort werden die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck aus dem Text des 4. RNVP einleitend nochmals dargestellt.

Es wurde aufbauend auf eine zuvor im Auftrag der Hansestadt Lübeck durchgeführte Erfassung des derzeitigen Ausstattungs- und Ausbauzustandes aller Haltestellen ein Priorisierungsansatz entwickelt. Dieser dient der Hansestadt Lübeck als Handlungsgrundlage, um ein geordnetes Verfahren für den barrierefreien Haltestellenaus- und umbau durchführen zu können. Weiterhin setzt der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV auf eine zuvor durchgeführte Erfassung der Fahrzeugausstattung aller im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und der vorhandenen Informations- und Auskunftssysteme auf. Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV orientiert sich damit an den tatsächlichen Erfordernissen der Hansestadt Lübeck. Es werden darinauch in Übereinstimmung mit § 8 Abs. 3 PBefG mögliche Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

Die genauen Kosten, die der barrierefreie Ausbau verursacht, können in vollständiger Höhe nicht abgeschätzt werden. Jede Baumaßnahme verursacht unterschiedliche Kosten aufgrund des aktuellen Zustands einer Bushaltestelle. So entstehen beispielsweise andere Kosten bei einem Ausbau einer Busbuchung zu einer Fahrbahnrandhaltestelle/-kap als beim Nachrüsten von taktilen Leitlinien. Um den Ausbau fortlaufend zu betreiben, werden in jedem Haushaltsjahr investive Mittel veranschlagt. Für das Jahr 2022 sind dieses 250.000 EUR im Produktsachkonto 547001.001.7852000 - Bushaltestellen. Diese Mittel werden aktuell mit einer durchschnittlichen Förderquote von 60 % durch Landesmittel Co-finanziert. Zudem werden auch Bushaltestellen im Zuge von Projekten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr finanziert. Ein Beispiel hierfür ist das Projekt Bahnhofpunkt Moisling und die daraus entstehenden Neu-/Umbauten von Bushaltestellen. Zukünftig könnte ein weiteres Beispiel der Umbau von Bushaltestellen im Zuge des Projektes Radschnellweg in der Ratzeburger Allee werden.

Darüber hinaus wird im 5. RNVP das Thema Barrierefreiheit weiterhin einen zentralen Punkt einnehmen. Der bisher definierte Rahmen wird dabei fortlaufend evaluiert und den aktuellen Anforderungen angepasst. Dieses gilt insbesondere auch für die Schwerpunktsetzung im barrierefreien Ausbau.

Anlagen:

Anlage 1: Maßnahmen- und Umsetzungsplan zum Erreichen der Barrierefreiheit

Senatorin Joanna Hagen

Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck

Beschlussversion

Berlin / Hansestadt Lübeck, 11.10.2021

Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV (Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck)

Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

(Erste Teilfortschreibung des 4. RNVP der Hanse-
stadt Lübeck)

Herausgeber:

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Kontakt:

5.610.4.2
Stadtplanung und Bauordnung

Viktoria Schreiber
T +49 451 122 6155
viktoria.schreiber@luebeck.de

Oliver Bahr
T +49 451 122 5908
oliver.bahr@luebeck.de

Bearbeitung:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.com

Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

Autoren

Dr. Andreas Brenck
René Kämpfer
Christoph Gipp

Dokumentenversion

Version 3
Stand 11.10.2021

Inhalt

1.	Einleitung	10
2.	Rechtsgrundlagen zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	11
3.	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	13
3.1	Barrierefreiheit für Alle	13
3.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	13
3.2.1	Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien	14
3.2.2	Bauformen von Haltestellen zur Minimierung von Barrieren	15
3.2.3	Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen	16
3.2.4	Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen	20
3.3	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen	21
3.4	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	22
3.5	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	24
4.	Herstellung der Barrierefreiheit bei den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV	25
4.1	Feststellungen zum Handlungsbedarf entsprechend 4. RNVP	25
4.2	Haltestellenkataster 2019: Status Quo-Ermittlung Haltestellenzustand	26
4.3	Methodik zum Bewertungs- und Priorisierungsverfahren	27
4.3.1	Ableitung eines Indexes zur Barrierefreiheit	28
4.3.2	Ableitung eines Indikators zur Haltestellenbedeutung	34
4.3.3	Ableitung prioritärer Gruppen von Haltestellenbereichen	35
4.4	Maßnahmenfestlegung / Ermittlung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster	37
4.4.1	Priorisierung und Machbarkeitsaspekte	37
4.4.2	Prioritätsliste für Halstellenausbauprogramm 2020-2023	39
5.	Herstellung der Barrierefreiheit bei den Auskunftssystemen	41
5.1	Fahrgastinformation an Haltestellen	41
5.2	Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug – Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig angewendet	41
5.3	Dynamische Fahrgastinformation inkl. akustische Fahrgastinformation an Haltestellen	41

6.	Herstellung der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen	43
6.1	Methodik zum Bewertungsansatz	43
6.2	Ableitung Handlungsbedarf Fahrzeuge	44
6.2.1	Zugang zum Fahrzeug sehr gut erfüllt	44
6.2.2	Sicherheitsanforderungen gut erfüllt	44
6.2.3	Mängel bei Erfüllung Flächenanforderungen und Ausstattung mit Anschnall- bzw. Rückhalteeinrichtungen	45
7.	Sicherung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV durch betriebliche Maßnahmen	47
7.1	Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte	47
7.2	Wartung und Instandhaltung	47
7.3	Regelmäßiges Monitoring Fahrzeugzustand	48
8.	Ergänzende Empfehlungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit	49
8.1	Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster	49
8.2	Barrierefreiheitsfördernde Aufstellung von Stadtmöblierung	49
9.	Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren	50
Anhang		52
A1	Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck nach Handlungsbedarf Barrierefreiheit	53
A2	Erhebungskriterien Fahrzeugausstattung	60
A3	Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“	63
A4	Priorisierung: Elemente, Kriterien, Gewichtung	67
Abbildungen		7
Tabellen		8
Abkürzungsverzeichnis		9
Literaturverzeichnis		51

Abbildungen

Abbildung 1:	Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen	25
Abbildung 2:	Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit	26
Abbildung 3:	Teilschritte der Priorisierung	27
Abbildung 4:	Plot für Index Barrierefreiheit (IndexBF) und Index Haltestellenbedeutung (Nutzer_gew_Tag)	36
Abbildung 5:	Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte	42
Abbildung 6:	Kriterien aus Fahrzeugerhebung entsprechend Mindestanforderungen Barrierefreiheit entsprechend 4. RNVP	43

Tabellen

Tabelle 1:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen	14
Tabelle 2:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)	16
Tabelle 3:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	19
Tabelle 4:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	21
Tabelle 5:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	22
Tabelle 6:	Kriterien und Gewichtungsfaktoren der Haltestellenbewertung	29
Tabelle 7:	Prioritätsklassen der Haltestellenbereiche	36
Tabelle 8:	Haltestellen-Machbarkeitsbetrachtung	38
Tabelle 9:	Haltestellen der Maßnahmengruppe 1	39
Tabelle 10:	Haltestellen der Maßnahmengruppe 2	40
Tabelle 11:	Auswertung Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug	41
Tabelle 12:	Auswertung Zugang zum Fahrzeug	44
Tabelle 13:	Auswertung Sicherheitsanforderungen	45
Tabelle 14:	Auswertung Flächenanforderungen	46
Tabelle 15:	Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck	53

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
LBGG	Landesbehindertengleichstellungsgesetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein bzw. Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG SH	Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1. Einleitung

Umsetzungs- und Maßnahmenplan setzt Festlegung des 4. RNVP um

Der vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV baut auf das gleichlautende Kapitel 4.8 des 4. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) der Hansestadt Lübeck für den Zeitraum 2019 bis 2023 auf und bezieht die Systemelemente Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge, Informationssysteme sowie Betrieb ein. Regelungsinhalt ist dabei der übrige ÖPNV entsprechend ÖPNVG SH.

Ergebnisse des Umsetzungs- und Maßnahmenplan als Teilfortschreibung des 4. RNVP

In Kapitel 4.8.4 des 4. RNVP der Hansestadt Lübeck wird eine Vorgehensweise zur Definition der umzusetzenden Einzelmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit beschrieben. Das vorliegende Dokument stellt die abgestimmten Ergebnisse der Anwendung dieser Vorgehensweise dar und ist entsprechend der Vorgabe aus dem 4. RNVP¹ als erste Teilfortschreibung des 4. RNVP angelegt.

Darstellung rechtlicher Rahmen und Mindestanforderungen an Barrierefreiheit stellt Nachvollziehbarkeit sicher

Die in diesem Dokument dargestellten Ergebnisse sollen für den Leser nachvollziehbar sein. Deshalb werden die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck aus dem Text des 4. RNVP einleitend nochmals dargestellt.

Grundlagen des vorliegenden Umsetzungs- und Maßnahmenplans

Es wurde aufbauend auf eine zuvor im Auftrag der Hansestadt Lübeck durchgeführte Erfassung des derzeitigen Ausstattungs- und Ausbauszustandes aller Haltestellen ein Priorisierungsansatz entwickelt. Dieser dient der Hansestadt Lübeck als Handlungsgrundlage, um ein geordnetes Verfahren für den barrierefreien Haltestellenaus- und umbau durchführen zu können.

Weiterhin setzt der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV auf eine zuvor durchgeführte Erfassung der Fahrzeugausstattung aller im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und der vorhandenen Informations- und Auskunftssysteme auf.

Der Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV orientiert sich damit an den tatsächlichen Erfordernissen der Hansestadt Lübeck. Es werden darin auch in Übereinstimmung mit § 8 Abs. 3 PBefG mögliche Ausnahmen von der Barrierefreiheit definiert.

¹ Vgl. Kapitel 4.8.4 des 4. RNVP: „Die Ergebnisse der Ableitung zur Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungsplanes werden im 1. Halbjahr 2019 im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP festgelegt.“

2. Rechtsgrundlagen zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten".

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind in den Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen², für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022³ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁴

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Landesbehindertengleichstellungsgesetz Schleswig-Holstein (LBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 2 Abs. 3 LBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**“.

² Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG SH, sowie im ÖPNVG-SH festgeschrieben.

³ Die Frist gilt nicht, sofern im RNVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Schleswig-Holstein hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

⁴ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 2 Abs. 3 LBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 4 Abs. 3 ÖPNVG-SH müssen im Landesnahverkehrsplan Aussagen zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP im Kapitel 2.2.2 enthalten. Es wird festgelegt, dass im Rahmen der Mittelverfügbarkeit sukzessive Niederflurfahrzeuge anzuschaffen sind. Weiterhin verweist der LNVP auf die im Folgenden zusammengefasste Checkliste zur Barrierefreiheit, an der sich die regionalen Nahverkehrspläne orientieren sollen. Diese wird als Mittel gesehen, die „vollständige Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG herzustellen.

3. Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

3.1 Barrierefreiheit für Alle

Die Hansestadt Lübeck bekennt sich mit dem Beschluss des 4. RNVP zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzer.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen definiert.

Hierbei fließen die Empfehlungen des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“⁵ sowie die Ergebnisse des Gutachtens „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck“⁶ mit ein. Es wird dabei der Fokus auf die zu erfüllenden Mindestvorgaben gelegt, jedoch nicht auf erweiterte Standards.

3.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Haltestellen des übrigen ÖPNV bilden einen maßgeblichen Teil der Wahrnehmung und des Markenauftritts des ÖPNV im öffentlichen Raum. Die Präsenz eines Nahverkehrsangebotes wird durch ansprechend gestaltete und gepflegte Haltestellen geprägt, was sich auf die Wahrnehmung des Nahverkehrsangebotes durch die vorhandenen Nutzer des ÖPNV und auf die bisherigen Nicht-Nutzer auswirken kann.

⁵ Vgl. NAH.SH (2018).

⁶ Vgl. BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017).

3.2.1 Zuordnung der Haltestellen zu Haltestellenkategorien

Die Zuordnung der Haltestellen erfolgt zum einen anhand der **Ein- und Umsteigerzahlen** (vgl. Tabelle 1) sowie zum anderen anhand der **Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang** (zur Vorgehensweise vgl. auch 4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck, Kap. 4.10).

Einfachhaltestellen sind Haltestellen mit vergleichsweise geringem Nutzeraufkommen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung nachfrageschwächerer Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

Normalhaltestellen dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese von höchstens 1.000, jedoch mehr als 100 Ein- und Umsteigern am Tag genutzt wird.

Zugangsstellen mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage (über 1.000 Ein- und Umsteiger pro Tag) z.B. hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** definiert.

Tabelle 1: Haltestellenkategorien nach Ein- und Umsteigerzahlen

Haltestellenkategorie	Zuordnungswert nach Einsteigern und Umsteigern
Einfachhaltestelle	< 100 Ein- und Umsteiger
Normalhaltestelle	100 – 1.000 Ein- und Umsteiger
Schwerpunkthaltestelle	> 1.000 Ein- und Umsteiger

Darstellung: IGES 2020.

Entsprechend folgender **Funktionen im Netzzusammenhang** ist eine Einordnung der Haltestellen in die nächsthöhere Kategorie möglich, selbst, wenn die dazu erforderlichen Ein- und Umsteigerzahlen in der Regel nicht erreicht werden:

- ◆ Übergeordnete oder nachgeordnete Umsteigehaltestelle,
- ◆ Potenzieller Übergangspunkt zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien,
- ◆ Anbindung besonderer Einrichtungen wie Krankenhäuser, Medizinische Versorgungszentren, Alten- und Pflegeheime, SPNV-Zugangsstellen, Versorgungszentren der Nahversorgung sowie Einkaufszentren, übergeordnete Sport- und Freizeiteinrichtungen, etc. sowie
- ◆ Endhaltestelle zum Ein- und Ausstieg

3.2.2 Bauformen von Haltestellen zur Minimierung von Barrieren

Haltestellen sind bevorzugt als **Kaphaltestellen** oder **Haltestellen am Fahrbahnrand** anzulegen, sofern die örtlichen Verhältnisse oder verkehrliche Belange nicht dagegensprechen.

Bei Haltestellen am Fahrbahnrand ist zu beachten: sofern im Straßenverlauf das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, ist sicherzustellen, dass für den Bereich der Haltestelle das Parken auf einer Länge, die der Entwicklungslänge von Busbuchten entspricht, nicht zulässig ist. Nur so kann eine barrierefreie Anfahrt der Busse gewährleistet werden.

Eine Ausführung der Haltestelle als Busbucht soll aufgrund der hohen Entwicklungslängen für Busbuchten sowie der schwierigeren Einfädelung von abfahrenden Bussen in den fließenden Verkehr möglichst vermieden werden.

Bei der Ausgestaltung von Haltestellen sind die straßenbaulichen Regelwerke zu beachten⁷. Insbesondere ist die Leichtigkeit des Verkehrs im klassifizierten Netz sicherzustellen.

⁷ Vgl. vor allem Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (2013) sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (2006).

3.2.3 Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Haltestellen

Die Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung von Haltestellen sollen sich an den nachfolgend beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Tabelle 2: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des übrigen ÖPNV)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
2. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung b. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
3. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> a. Oberflächenbeschaffenheit: befestigte, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) b. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) c. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs d. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) e. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen f. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten i. Möglichst Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren j. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm k. Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 16 cm, besser 18 cm, optimal 22 cm (gradlinige Anfahbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten) l. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
4. Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
5. Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld) c. Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)
6. Erreichbarkeit von Informations-einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2020.

Darüber hinaus sind Anforderungen an den Komfort und die Ausstattung mit Informationsmaterialien zu berücksichtigen. Dabei sind an den Haltestellen in Abhängigkeit der Kategorie die in Tabelle 3 dargestellten Ausstattungsmerkmale vorzusehen.

Tabelle 3: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	Schwerpunkthaltestelle	Normalhaltestelle	Einfachhaltestelle
Kennzeichnung der Haltestelle			
Haltestellenmast	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
NAH.SH-Logo	X	X	X
Fahrgastinformation			
Berücksichtigung Vorgaben für Elemente der Fahrgastinformation entsprechend NAH.SH Corporate Design Manual	X	X	X
Liniennummern und Fahrziele	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche Region Lübeck)	X	X	X
Linienetzplan	X	X	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne (ggf. mit Abfahrtspositionen)	B		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch)	X (ggf. B)		

Ausstattung	Schwerpunkt-haltestelle	Normal-haltestelle	Einfach-haltestelle
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung, (Straßenbeleuchtung ausreichend)			X
Beleuchtung	X	X	
Wetterschutzeinrichtung mit Sichtbeziehung gegen Fahrtrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	
Sitzgelegenheit ¹	X	X, ggf. B	
Abfallbehälter	X	B	B
Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel)	X	B	
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel, ggf. Fahrradbox)	B		
Notrufeinrichtung	B		

Darstellung IGES 2020.

Anmerkung: B = bei Bedarf. ¹ Die Bereitstellung einer Sitzgelegenheit kann ggf. auch über die vorhandene Stadtmöblierung erfolgen.

3.2.4 Verkehrssicherheit der Haltestellen und Zuwegungen

Haltestellen sind so auszugestalten, dass die Oberfläche in einem schadfreien und verkehrssicheren Zustand ist, die Haltestellen nicht an Gefahrenpunkten liegen und Zuwegungen ein sicheres Erreichen vom restlichen Fußwegenetz ermöglichen. Im Winter sind Haltestellen regelmäßig zu beräumen und von Glätte und Eis frei zu halten.⁸

⁸ Gemäß § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein kann die Hansestadt Lübeck diese Verpflichtung an Eigentümer und Eigentümerinnen der anliegenden Grundstücke übertragen.

3.3 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Tabelle 4: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m) d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein c. Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
5. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> a. Persönliche und telefonische Beratung b. Barrierefreie(r) Innenraumgestaltung sowie Zuwegung zur Mobilitätszentrale c. Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B. Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2020.

3.4 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Die Hansestadt Lübeck wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im übrigen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen.

Die nachfolgenden Anforderungen stellen die Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit dar.

Tabelle 5: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme ausreichende Stellflächen von mindestens zwei Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und ggf. Fahrrädern b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion) bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung

Darstellung: IGES 2020.

Weiterhin wird auf folgende Vorgaben des 4. RNVP verwiesen, die ebenfalls auf Aspekte der Barrierefreiheit ausgerichtet sind und daher hier nachrichtlich dargestellt werden:

Zugang zum Fahrzeug

- ◆ Es ist ein barrierefreier Zugang zu ermöglichen. Es sind generell Niederflerfahrzeuge einzusetzen.
- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 10 m Länge sind mit doppelbreiten Türen auszustatten.

Ausstattung

- ◆ Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein.
- ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halthanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ◆ Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, einer hohen Familienfreundlichkeit und der intermodalen Verknüpfung ist eine möglichst flexible Innenraumnutzung anzustreben.
- ◆ Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur **Aufnahme von Rollstühlen** sowie von Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern und Fahrrädern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen.
- ◆ Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Fahrrädern sowie z.B. Rollstühlen und Kinderwagen soweit möglich minimiert werden.
- ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss eben und rutschhemmend ausgeführt werden.
- ◆ **Die Anzahl der in der Gesamtflotte verfügbaren Rollstuhlplätze soll ab 2020 mindestens 250 Rollstuhlplätze umfassen.**
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerfer, Ansteuerung LCD-Monitore, Kommunikationseinrichtungen sowie Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der in der Hansestadt Lübeck eingesetzten Technik, etc.
- ◆ Im Fahrzeug ist eine visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist. Die Ansage von Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch die Beschäftigten im Fahrdienst erfolgen.

3.5 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden⁹:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegnetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im on-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

⁹ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

4. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

4.1 Feststellungen zum Handlungsbedarf entsprechend 4. RNVP

Einschließlich der Bussteige am ZOB/Hauptbahnhof verfügt die Hansestadt Lübeck über ca. 850 Haltestellenpositionen.

Aufbauend auf den 3. RNVP wird im 4. RNVP festgestellt, dass die Umsetzung von Verbesserungen in der Haltestelleninfrastruktur stetig fortgesetzt wird. Nahezu alle Fahrgastunterstände wurden erneuert.

Durch die Erneuerung von Fahrgastunterständen steigt zwar die Servicequalität, die Umsetzung barrierefreier Mindestanforderungen wie die Ausstattung mit Leitsystemen / taktilen Elementen oder aber die Herstellung geeigneter Bordhöhen wurde jedoch nicht mit umgesetzt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Beispiel Molkteplatz, Erneuerung von Fahrgastunterständen



Foto: IGES 2018.

Am Beispiel der zentralen Haltestellenbereiche am ZOB/Hauptbahnhof wird ebenfalls deutlich, dass Bedarf zur Umsetzung von Mindestanforderungen der Barrierefreiheit besteht (z.B. Fehlen von Leitsystemen / taktilen Elementen).

Abbildung 2: Beispiel ZOB/Hauptbahnhof als moderne Anlage mit Handlungsbedarf zur Umsetzung Barrierefreiheit



Foto: IGES 2018.

Auffällig sind weiterhin Haltestellenbereiche im Verlauf von kreuzungsfrei ausgebauten Straßenabschnitten wie z.B. der B75 im Bereich der Travemünder Allee.

Die dort angeordneten Haltestellen wie Zeppelinstraße oder Jungborn lassen im Bereich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellenbereiche sowie vor allem im Bereich der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen deutliche Mängel erkennen. Beide Beispielhaltestellen erfordern zum Erreichen der in Fahrtrichtung Travemünde angeordneten Haltestellen die Nutzung von Fußgängertunneln, die sowohl aus barrierefreier Nutzungssicht als auch aus städtebaulicher Sicht nicht den heutigen Anforderungen entsprechen.

4.2 Haltestellenkataster 2019: Status Quo-Ermittlung Haltestellenzustand

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Haltestellenausstattung und des Haltestellenzustandes bei allen Haltestellen im Stadtgebiet parallel zur Erstellung des 4. RNVP aller Haltestellen im Stadtgebiet durchgeführt und im I. Quartal 2019 abgeschlossen.

Die erhobenen Daten wurden in ein Haltestellenkataster überführt. Damit ist es möglich, die aus Sicht des 4. RNVP definierten Anforderungen an die Haltestellenqualität sowie an die Mindestausstattungsmerkmale der Barrierefreiheit dem bestehenden Status Quo gegenüberzustellen.

Die Abweichungen ergeben dann den Handlungsbedarf, der über eine Priorisierung und Ausnahmendefinition in einen konkreten Umsetzungs- und Maßnahmenplan überführt wird.

4.3 Methodik zum Bewertungs- und Priorisierungsverfahren

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.¹⁰

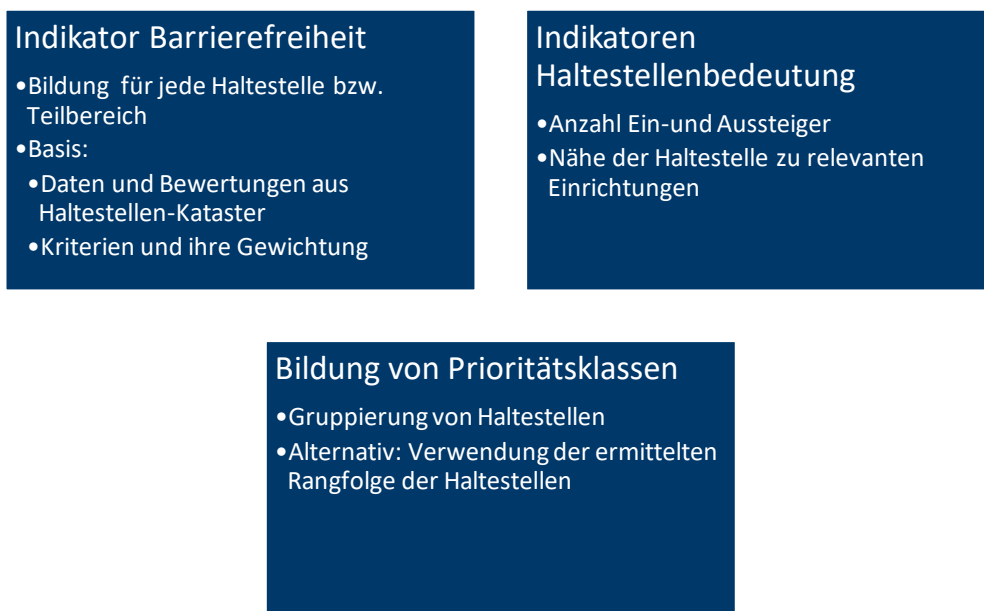
Ziel der Priorisierung ist die Identifizierung vordringlicher Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Dazu erfolgt eine Bewertung der Haltestellen hinsichtlich

- ◆ des Umfangs, in dem Barrierefreiheit aktuell bereits realisiert ist,
- ◆ ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie
- ◆ ihrer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Nutzer.

Anhand der Gesamtbewertung wird eine Rangfolge der Haltestellen hinsichtlich ihres Anpassungsbedarfs gebildet.

Abbildung 3: Teilschritte der Priorisierung



Darstellung: IGES 2020.

¹⁰ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

4.3.1 Ableitung eines Indexes zur Barrierefreiheit

Methodik

Im Rahmen der Priorisierung wurden alle Haltestellenbereiche,¹¹ für die im Haltestellenkataster Informationen vorlagen, einer einheitlichen Bewertung unterzogen.

Die prinzipielle Vorgehensweise umfasst dabei

- ♦ die Definition von einzuhaltenden Kriterien der Barrierefreiheit,
- ♦ die Gewichtung der Kriterien, um ihre Zusammenfassung zu einem Gesamtindikator Barrierefreiheit zu ermöglichen sowie
- ♦ die Bewertung der einzelnen Kriterien für die Haltestellenbereiche.

Grundlagen für die verwendeten **Kriterien und ihre Gewichtung** waren dabei insbesondere folgende Quellen:

- ♦ Der Bericht „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck“, der vom BüroStadtVerkehr im Auftrag der im Auftrag der Hansestadt Lübeck 2017 erstellt wurde.
- ♦ Leitfäden zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen, insbesondere der NAH.SH¹² und des HVV¹³.

Während die genannten Leitfäden insbesondere Angaben zur Mindestausstattung enthalten, beinhaltet der Bericht von BüroStadtVerkehr zusätzlich Hinweise zur Gewichtung der einzelnen Elemente der Barrierefreiheit. Da diese Gewichtungen bereits in der Hansestadt Lübeck mit den beteiligten Akteuren abgestimmt wurden, liegen sie der folgenden Bewertung zugrunde.

Die folgende Tabelle zeigt die verwendeten Elemente zur Bewertung von Haltestellen (Ebene 0) und ihre Gewichtung, die Kriterien (Ebene 1) zur Bewertung der Elemente und ihre Gewichtungsfaktoren sowie und Teilkriterien (Ebene 2). Die Teilkriterien sind in der Tabelle nur summarisch aufgelistet, um die Darstellung übersichtlich zu halten. Die einzelnen Teilkriterien und ihre Behandlung im Rahmen der Priorisierung sind in im Anhang A4 ausführlich aufgelistet.

¹¹ Ein Haltestellenbereich entspricht je nach Bauform der Haltestelle einer sogenannten Richtungshaltestelle (Haltestelle wird nur in einer Fahrtrichtung bedient) oder einem Bussteig.

¹² Vgl. NAH.SH (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen, Kiel.

¹³ Vgl. HVV (2016): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen, Hamburg.

Tabelle 6: Kriterien und Gewichtungsfaktoren der Haltestellenbewertung

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Anlagenbezug
Wartefläche	26%	Abstand zu Einbauten	20%	Abstellmöglichkeiten, Fahrradabstellrichtungen, Müllbehälter, Sitzgelegenheit	ja
		Befestigung/ Ebenheit	20%	Befestigung, Ebenheit	nein
		Beleuchtung	20%	Vorhanden	nein
		Gestaltung / Eignung Rollstuhl	20%	Bewegungsfläche einbaufrei, Bewegungsfläche 2 Tür, Breite, Länge, Durchgangsbreite, Radwegführung	nein
		Niveauunterschiede	20%	Längs-/Querneigung	nein
Bodenindikatoren	22%	Auffindestreifen	80%	Vorhanden, Kontrast	nein
		Einstiegsfeld	10%	Vorhanden, Kontrast, Bussteigkante: Kontrast	nein
		Leitstreifen	10%	Vorhanden, Kontrast	nein
Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit	22%	Anfahrbarkeit	40%	Anfahrbarkeit, Haltestellen Positionen	nein
		Bordsteinhöhen	60%	Anfang, Zweite Tür, Dritte Tür, Ende	nein
Information	13%	Dynamische Information	Max	Akustische Informationen, Sichtbarkeit	ja
		Statische Information	Max	Beleuchtung, Zugangsmöglichkeit, Anbringung	ja
Zugang	17%	Querung, Gestaltung	25%	Bordabsenkung, Gesichert (LSA/Zebrastrreifen)	ja
		Querung, Taktiles Leitsystem	25%	Aufmerksamkeitsfeld, Richtungsfeld	ja
		Zuwegung, Gestaltung	17%	Durchgangsbreite, Längsneigung, Min. Durchgangsbreite, Querneigung	ja
		Zuwegung, stufenlos	17%	Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung <u>oder</u> Rampe (Breite, Länge, Längsneigung)	ja
		Zuwegung, Taktiles Leitsystem	17%	Vorhanden	ja
Ausstattung	0%	Sitzplätze	50%	Erreichbarkeit, Gestaltung	ja
		Mülleimer	50%	Befestigungshöhe, Erreichbarkeit, Kontrast	ja

Darstellung: IGES 2020.

Wie ein Abgleich mit den o.g. rechtlichen Regelungen und den genannten Leitfäden zeigt, deckt die Liste die rechtlich erforderlich und inhaltlich gebotenen Beurteilungskriterien ab.

Bei der Bewertung zeigt sich, dass eine weitgehende Gleichrangigkeit der Kriterien angestrebt wird. Damit wird einer Auf- oder Abwertung einzelner Anforderungen an die Zugänglichkeit der Haltestellen, die aus den jeweiligen Mobilitäts-einschränkungen der ÖPNV-Nutzer resultieren, vorgebeugt.

Vorhandene Abweichungen von diesem Grundsatz resultieren insbesondere aus den folgenden Gründen:

- ◆ Einzelne Elemente und Kriterien umfassen eine größere Anzahl relevanter Teilkriterien bzw. stellen eine Grundvoraussetzung für die Nutzung dar, so dass sie (etwas) höher gewichtet werden. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung der Wartefläche und das Vorhandensein eines Auffindestreifens.
- ◆ Speziell die Informationsfunktion an Haltestellen kann durch Vorab-Informationen bzw. geeignete elektronische Hilfen substituiert werden, so dass ihr eine etwas geringere Bedeutung zugeordnet wird.
- ◆ Aspekte der Ausstattung, wie das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten, Mülleimern usw., sind keine Anforderung an Barrierefreiheit. Sie wurden im Rahmen der Priorisierung daher mitbetrachtet, aber mit einem Gewicht von Null versehen.

Tabelle 6 benennt in der letzten Spalte zudem den sogenannten „Anlagenbezug“. Drunter wird hier verstanden, dass bei der Bewertung der Barrierefreiheit mehrere Anlagen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für zwei Fälle:

- ◆ Beim Kriterium „Abstand zu Einbauten“ sind verschiedene mögliche Barrieren zu bewerten, insb. Fahrradabstellrichtungen, Müllbehälter oder Sitzgelegenheiten, die den Bewegungsraum einschränken können.

Im Rahmen der Priorisierung wurde geprüft, ob eine dieser Anlagen nicht barrierefrei ausgestaltet ist; in diesem Fall wurde das Kriterium „Abstand zu Einbauten“ mit nicht barrierefrei bewertet.

- ◆ Bei den Elementen „Information“ und „Zugang“ handelt es sich dagegen in vielen Fällen um mehrere Anlagen, die alternativ von mobilitätseingeschränkten Nachfragern genutzt werden können - etwa mehrere Fahrgastinformationstafeln oder Zugänge zum Haltestellenbereich.

Im Rahmen der Priorisierung wurden diese Anlagen zunächst einzeln bewertet. Anschließend wurde ausschließlich das Ergebnis der am besten bewerteten Anlage berücksichtigt.

Berechnung des Index Barrierefreiheit

Der Index Barrierefreiheit (IndexBF) liefert für jeden Haltestellenbereich eine Kennzahl zum Ausmaß, in dem die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt sind.

Verwendet werden dazu einerseits eine Bewertungskennzahl, die die Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit für ein einzelnes Kriterium angibt, sowie Gewichtungsfaktoren.

Die Bewertungskennzahl wird im Haltestellenkataster als „Status“-Kennziffer bezeichnet. Nach Umkodierung sind folgende Ausprägungen möglich:

- ◆ 1,0 Bedingungen Barrierefreiheit erfüllt
- ◆ 0,5 Bedingungen Barrierefreiheit nicht vollständig erfüllt
- ◆ 0,0 Bedingungen Barrierefreiheit nicht erfüllt.

Generell ergibt sich der Index Barrierefreiheit als Summe der gewichteten Bewertungskennzahlen der Teilkriterien. Der Beitrag eines Teilkriteriums, wie z.B. der „Ebenheit der Wartefläche“ zum Gesamtindex ergibt sich also aus:

Bewertungskennzahl Ebenheit

x Gewichtungsfaktor Teilkriterium (Ebene 2):	50%
x Gewichtungsfaktor Kriterium „Befestigung/ Ebenheit“ (Ebene 1):	20%
x Gewichtungsfaktor Element „Wartefläche“ (Ebene 0):	26%

Von dieser generellen Vorgehensweise wurde in mehreren Fällen abgewichen.

1. Sofern bereits die Einschränkung der Barrierefreiheit eines Teilkriteriums ausschlaggebend für die Bewertung des Kriteriums ist, wurde das Minimum der Bewertungskennzahlen verwendet.

So führt z.B. beim Kriterium Abstand zu Einbauten die nicht barrierefreie Gestaltung einer Fahrradabstellanlage zu einer erheblichen Einschränkung der Bewegungsfläche, die nicht dadurch kompensiert wird, dass durch die Sitzplätze keine Einschränkung besteht.

Die Minimum-Funktion wurde bei den in Anhang A4 gekennzeichneten Kriterien verwendet.

2. Sofern mehrere Anlagen zur Verfügung stehen, wurde die maximale Bewertungskennzahl verwendet.

Dies gilt beispielsweise für das Kriterium stufenlose Zuwegung, wenn neben der eigentlichen Zuwegung noch eine Rampe zur Verfügung steht.

Bei den Elementen Information und Zugang wurde ebenfalls die maximale Bewertungskennziffer verwendet, da mehrere Alternative Anlagen genutzt werden können.

Relevanz und Umgang mit fehlenden Daten

Ein zentrales Problem der Bewertung resultiert aus fehlenden Bewertungen von Teilkriterien. Da aus den vorliegenden Informationen nicht immer geschlossen werden konnte, ob eine Bewertung nicht erforderlich ist (etwa weil es keine Einbauten auf der Wartefläche gibt) oder noch nicht vorliegt, wurden folgende Regeln verwendet:

- ◆ Wartefläche, Abstand zu Einbauten

Insgesamt liegen nur für 40 der 1.123 Haltestellenbereiche Bewertungen zu diesem Kriterium vor.

Gleichzeitig liegen für 612 bzw. 368 Haltestellenbereiche Informationen zu Einbauten vor, nämlich Müllbehälter bzw. Sitzgelegenheiten, die zu einer Bewertung hätten führen müssen. Im Rahmen der Auswertung wurde daher angenommen, dass fehlende Werte zu einem erheblichen Teil auf eine noch nicht vollständige Erfassung hinweisen.

Nach dem Vorsichtsprinzip wurden fehlende Daten daher als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

- ◆ Wartefläche, Befestigung/ Ebenheit

Insgesamt liegen für 805 bzw. 844 der 1.123 Haltestellenbereiche Bewertungen zur Ebenheit bzw. Befestigung vor. Fehlende Daten wurden als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

- ◆ Wartefläche, Beleuchtung: Bewertung liegt für alle Haltestellenbereiche vor.

- ◆ Wartefläche, Gestaltung / Eignung Rollstuhl

Bei den Kriterien Bewegungsfläche einbaufrei, Breite, Länge und Durchgangsbreite liegen für alle Haltestellenbereiche Bewertungen vor.

Fehlende Bewertungen bei den Kriterien Bewegungsfläche 2 Tür bzw. Radwegführung (318 bzw. 319 fehlende Angaben) werden bei der Durchschnittsbildung nicht berücksichtigt, da das Kriterium nicht für jeden Haltestellenbereich relevant sein muss.

- ◆ Wartefläche, Niveauunterschiede: Bewertungen der Längs- und Querneigung liegen für alle Haltestellenbereiche vor.

- ◆ Bodenindikatoren: Für die einzelnen Kriterien (Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen) liegen nur für relativ wenige Haltestellenbereiche, jeweils weniger als 10%, Informationen vor. Ausnahme ist das Kriterium Bussteigkante visuell kontrastierend mit Bewertungen für 804 Haltestellenbereiche.

Fehlende Daten werden als Nicht-Erfüllung des Kriteriums der Barrierefreiheit gewertet.

- ◆ Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit, Anfahrbarkeit: Bewertungen der Kriterien liegen für alle Haltestellenbereiche vor, wobei für ein Kriterium aktuell ein einheitlicher Wert vorgegeben wurde.
- ◆ Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit, Bordsteinhöhen: Für die Kriterien Bordsteinhöhe (Anfang, zweite Tür, dritte Tür und Ende) liegen für 25% bis 30% der Haltestellenbereiche keine Bewertungen vor, mit Ausnahme des Kriteriums Bordsteinhöhe Ende - hier sind nur für drei Haltestellenbereiche Angaben vorhanden.

Fehlende Werte wurden mit Nicht-Barrierefrei gleichgesetzt.

- ◆ Bei den statischen Informationssystemen ergibt sich ein extremes Bild:
 - Für mindestens 30% der Haltestellenbereiche liegen keine Informationen zu irgendeinem der Kriterien vor.
 - Bei den vorliegenden Informationen weist das Kriterium Erreichbarkeit immer einen Wert 1 (barrierefrei) auf, allen anderen Kriterien wurde der Wert Null (nicht barrierefrei) zugewiesen.

Fehlende Werte wurden durch den Wert 0 ersetzt (da sich die Bewertung nach dem am Besten bewerteten statischen Informationssystem richtet, führt dies nicht zu einer Schlechterstellung von Haltestellenbereichen, die „nur“ über ein oder zwei statische Informationssysteme verfügen).

57 Haltestellenbereiche sind mit ein bis zwei dynamischen Informationssystemen ausgestattet; Angaben zu statischen Informationssystemen (1 bis 6 Anlagen) finden sich für 760 Haltestellenbereiche. Dynamische Informationssysteme sind dabei komplementär, d.h. jeder Haltestellenbereich mit dynamischer Fahrgastinformation verfügt zusätzlich über statische Fahrgastinformationen.

- ◆ Bewertungen des Zugangs zu Haltestellen liegen sehr uneinheitlich und insgesamt in geringem Umfang vor.
 - Für das Kriterium Querung, Taktiles Leitsystem liegen nur für maximal 15 Haltestellenbereiche vor.
 - Für andere Teilkriterien liegen für den ersten Zugang bis zu 779 Haltestellenbereiche Bewertungen vor.

Fehlende Daten wurden generell mit nicht barrierefrei bewertet. Sofern Haltestellen nicht über mehrere Zugänge verfügen, stellt dies keine Einschränkung dar, da für die Bewertung nur die beste Bewertung der Zugänge berücksichtigt wurde.

4.3.2 Ableitung eines Indikators zur Haltestellenbedeutung

Zur Berücksichtigung der Haltestellenbedeutung wurden

- ♦ die Ein- und Aussteigerzahlen pro Tag der Haltestellenbereiche sowie
- ♦ die Erreichbarkeit von relevanten Points of Interest (POI) verwendet.

Die entsprechenden Nutzungszahlen wurden von der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt.

Als POI wurden folgende Einrichtungen verwendet:

- ♦ Praxen von Haus- und Fachärzten
- ♦ Krankenhäuser
- ♦ Senioren- und Pflegeheime
- ♦ Behindertenwohnheim / Mutter-Kind-Wohnen / Betreutes Wohnen
- ♦ Verwaltungs- und Beratungsstandorte
- ♦ Standorte Eingliederungshilfen (Behindertenwerkstätten).

Für jede Haltestelle, wurde analysiert, ob ein POI in einer Entfernung von maximal 150 Metern vorhanden ist.

Anschließend wurden die Anzahl der täglichen Ein- und Aussteiger mit einem Faktor erhöht, der die Anzahl relevanter POI berücksichtigt. Die gewählte Vorgehensweise unterstellt, dass der Anteil mobilitätseingeschränkter Nutzer an allen Aus- und Einsteigern in unmittelbarer Nähe der genannten Institutionen deutlich höher ausfällt.¹⁴

Spezielle Untersuchungen zum Anteil mobilitätseingeschränkter Nutzer des ÖPNV in Abhängigkeit von der Nähe zu Arztpraxen, Krankenhäusern usw. liegen unserer Kenntnis nach nicht vor. Zur Gewichtung werden daher Faktoren vorgeschlagen, die sich grob an dem Anteil mobilitätseingeschränkter Personen orientieren:¹⁵

- ♦ 1,10 eine Institution erfüllt das Entfernungskriterium,
- ♦ 1,15 zwei Institutionen erfüllen das Entfernungskriterium,
- ♦ 1,20 drei Institutionen erfüllen das Entfernungskriterium.

¹⁴ Die Vorgehensweise, bestimmte Einwohnergruppen bei der Bedarfsermittlung speziell zu gewichten, wird z.B. im Rahmen des Finanzausgleichssystems angewendet.

¹⁵ Laut Mobilität in Deutschland beträgt der Anteil von Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, die ihre Mobilität beeinträchtigen, ca. 7%. Die verwendeten Faktoren unterstellen implizit, dass sich die Anzahl der mobilitätseingeschränkten Personen in etwa pro relevanter Institution um diesen Wert erhöht und steigert die Ein- und Aussteigerzahlen um diesen Wert.

4.3.3 Ableitung prioritärer Gruppen von Haltestellenbereichen

Insgesamt stehen zur Priorisierung damit zwei Indizes zur Verfügung,

- ◆ der Index Barrierefreiheit, der Werte zwischen Null und Eins annehmen kann und
- ◆ der Index zur Haltestellenbedeutung, der Werte zwischen Null (bzw. fehlender Wert) und ca. 6.500 annehmen kann.

Die folgende Priorisierung wurde ausschließlich für Haltestellenbereiche durchgeführt, die in der Hansestadt Lübeck liegen (insgesamt 873).

Zur Ableitung einer Priorität stehen verschiedene Methoden zur Auswahl. Hier wird dem Ansatz gefolgt, die Kombinationen der beiden Indizes in Felder einzuteilen und diesen Feldern eine Priorität zuzuordnen (sogenannten Eisenhower-Matrix).

Die folgende Abbildung zeigt einen entsprechenden Plot, wobei die Anzahl der gewichteten¹⁶ täglichen Ein- und Aussteiger ab 2.000 Personen nicht dargestellt wird (drei Haltestellen weisen höhere Werte auf; ihr Index Barrierefreiheit liegt zwischen 0,47 und 0,56).

Auffällig ist zunächst der Bereich, in dem der Index Barrierefreiheit die geringsten Werte aufweist (0,1 bis 0,2), wobei eine erhebliche Anzahl an Haltestellen mit relativ hohen Ein- und Aussteigerzahlen in diesem Bereich liegen.

Wir schlagen vor, Haltestellenbereiche mit mindestens 400 Ein- und Aussteigern die höchste Priorität zuzuweisen. Nach unserer Einschätzung sollte damit der sehr geringe Grad an Barrierefreiheit Vorrang vor einer (noch) größeren Bedeutung anderer Haltestellenbereiche zugeordnet bekommen.

Die zweite Priorität erhalten Haltestellenbereiche mit den gleichen Ein- und Aussteigergrenze, sofern der Index Barrierefreiheit zwischen 0,2 und 0,4 liegt.

Wie die folgende Tabelle zeigt, umfassen diese Gruppen 17 bzw. 35 Haltestellenbereiche. Soll innerhalb der beiden Bereiche eine weitergehende Priorisierung durchgeführt werden, bietet sich eine Rangfolge nach der Haltestellenbedeutung an (die Barrierefreiheit ist relativ homogen in diesen Gruppen).

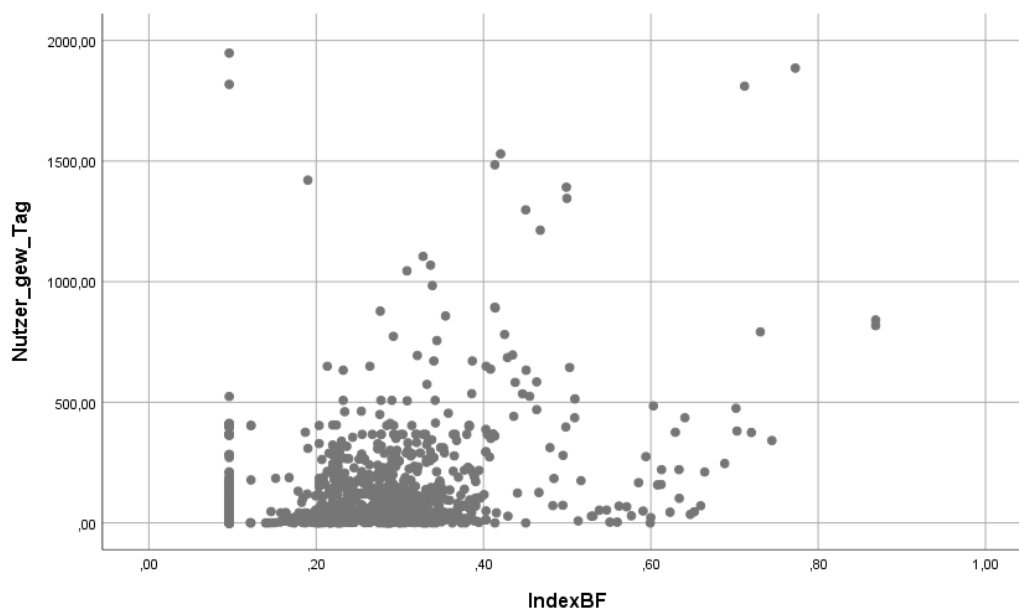
Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellenbereichen mit vergleichsweise geringen Werten der Barrierefreiheit (0,1 bis 0,4), können bei Bedarf weitere Klassen für Ein- und Aussteigerzahlen zwischen 300 und 400 (Prioritätsklasse 3) bzw. zwischen 200 und 300 (Prioritätsklasse 4)¹⁷ berücksichtigt werden.

¹⁶ Im Folgenden werden stets die gewichteten Ein- und Aussteigerzahlen betrachtet, so dass der entsprechende Hinweis entfällt.

¹⁷ Alternativ kann Prioritätsklasse 4 für die Kombination aus Index Barrierefreiheit zwischen 0,4 und 0,6 und Ein- und Aussteigerzahlen größer 400 bestimmt werden.

Da die ersten drei Prioritätsklassen bereits über 100 Haltestellenbereiche beinhalten, erscheint eine weitere Unterteilung nicht erforderlich. Alle sonstigen Haltestellenbereiche wurden daher in die Prioritätsklasse 5 einsortiert.

Abbildung 4: Plot für Index Barrierefreiheit (IndexBF) und Index Haltestellenbe-
deutung (Nutzer_gew_Tag)



Darstellung: IGES 2020.

Tabelle 7: Prioritätsklassen der Haltestellenbereiche

Index BF	Anzahl Ein- und Aussteiger	Prioritäts- klasse	Haltestellenbereiche	
			Anzahl	rel. Anzahl
0,1-0,2	> 400	1	17	1,9%
0,2-0,4	> 400	2	35	4,0%
0,1-0,4	>300-400	3	49	5,6%
0,1-0,4	>200-300	4	66	7,6%
Übrige Werte-Bereiche		5	706	80,9%
Gesamt		-	873	100,0%

Darstellung: IGES 2020.

4.4 Maßnahmenfestlegung / Ermittlung Handlungsbedarfe aufbauend auf Haltestellenkataster

4.4.1 Priorisierung und Machbarkeitsaspekte

Die im vorangegangenen Abschnitt dargestellte Priorisierung hat gezeigt, dass noch ein erheblicher Handlungsbedarf besteht, um die Haltestellenbereiche der Hansestadt Lübeck barrierefrei zu gestalten.

Damit kommt der Kostenwirksamkeit der Maßnahmen - mit gegebenen finanziellen Mitteln einen möglichst großen Beitrag zur Barrierefreiheit zu erzielen - eine zentrale Bedeutung zu.

Daher wird vorgeschlagen, aufbauend auf den Ergebnissen der Priorisierung

- ♦ eine größere Prioritätsklasse zu definieren, die eine relativ hohe Zahl von Haltestellenbereichen beinhaltet, um so flexibel auf die Planung von Straßenbau-Maßnahmen reagieren zu können, und
- ♦ sich zusätzlich auf relativ kostengünstige / schnell durchführbare Maßnahmen zu konzentrieren.

Die flexible Anpassung an die Planung von Straßenbau-Maßnahmen wird empfohlen, da umfangreiche bauliche Maßnahmen an Haltestellen deutlich geringere Kosten verursachen, wenn sie mit Straßenbau-Maßnahmen kombiniert werden.

Um diese Flexibilität zu garantieren, schlagen wir vor, Prioritätsklassen 1 und 2 zusammenzufassen und keine Hierarchie innerhalb der Prioritätsklassen festzulegen. Im Ergebnis erhält man 52 Haltestellenbereiche (vgl. Tabelle 7), die jeweils mehr als 400 Ein- und Aussteiger und einen Index Barrierefreiheit zwischen 0,1 und 0,4 aufweisen.

Kostengünstige / schnelle Maßnahmen betreffen insbesondere

- ♦ Einrichtung Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen (Bereich 1)
- ♦ Abstand zu Einbauten (Bereich 2)
- ♦ Erreichbarkeit der Fahrgastinformation (Bereich 3).

Zur Identifizierung von Haltestellenbereichen bei denen die genannten Maßnahmen erforderlich sind, wurde für Haltestellenbereiche der Priorität 1-2 geprüft, ob Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld und Auffindestreifen, Abstand zu Einbauten sowie Erreichbarkeit der Fahrgastinformation als barrierefrei bewertet wurden bzw. wie viele dieser Aspekte als nicht barrierefrei bewertet wurden.

Zudem wurde ausgewertet, ob bei den jeweiligen Haltestellenbereichen eine barrierefreie Bordsteinhöhe vorhanden ist. damit wird sichergestellt, dass kostengünstige / schnelle Maßnahmen nicht aufgrund dieser Nutzungseinschränkung ins Leere laufen.

Die folgende Tabelle zeigt für Haltestellen der Priorität 1-2 jeweils die Anzahl der Haltestellenbereiche (Anzahl Halte), die Anzahl der Nennungen in den Bereichen

1-3 als nicht barrierefrei (Anzahl Bereiche) sowie die Bewertung der Bordsteinhöhe (1=barrierefrei, 0=nicht barrierefrei).

Tabelle 8: Haltestellen-Machbarkeitsbetrachtung

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Alexander-Fleming-Str.	1	3	1,00
Buntekuh	3	4	0,25
Citti-Park Herrenholz	2	3-4	1,00
Eichholz	2	3	0,75
Fahlenkampsweg	2	4	0,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
Kolberger Platz	1	4	0,00
LindenArcaden	2	3	0,75
Lutherkirche	1	3	0,25
Oberbüssauer Weg	1	4	0,00
Roeckstraße	1	4	0,00
Sana Kliniken Lübeck	1	3	0,75
Schüsselbuden	1	4	0,00
Stadttheater	2	3-4	0,00
Technische Hochschule	1	3	0,50
Universitätsstraße	1	4	0,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Wesloer Brücke	2	4-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen

Darstellung: IGES 2020.

Bei Anwendung der Empfehlungen können Haltestellen definiert werden, bei denen kostengünstige Maßnahmen im Vordergrund stehen sollten (Maßnahmengruppe 1). Die Abgrenzung erfolgt durch Prioritätsklasse 1 oder 2, eine hohe Anzahl kostengünstiger Maßnahmen erforderlich (mindestens drei) und barrierefreier Bordsteinhöhe.

Weitere Haltestellen mit höchster Priorität sollten insbesondere angegangen werden, wenn die Maßnahmen mit Straßenbau kombiniert werden können (Maßnahmengruppe 2). Die Abgrenzung dieser Gruppe erfolgt durch Prioritätsklasse 1 oder 2 und schließt die Haltestellenbereiche der Maßnahmengruppe 1 weitgehend aus, aber nicht vollständig, da die Haltestellen der Maßnahmengruppe 1 in anderen Aspekten der Barrierefreiheit Anpassungsbedarf aufweisen

4.4.2 Prioritätsliste für Haltestellenausbauprogramm 2020-2023

Die Liste der Haltestellenbereiche mit ihrer Priorität (Prioritätsklassen 1-4) ist im Anhang A1 dargestellt.

Die Haltestellen der Maßnahmengruppen 1 und 2 sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 9: Haltestellen der Maßnahmengruppe 1

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Alexander-Fleming-Str.	1	3	1,00
Citti-Park Herrenholz	2	3-4	1,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen
Eichholz	2	3	0,75
LindenArcaden	2	3	0,75
Sana Kliniken Lübeck	1	3	0,75

Darstellung: IGES 2020.

Tabelle 10: Haltestellen der Maßnahmengruppe 2

Haltestelle	Anzahl Halte	Anzahl Bereiche	Bordsteinhöhe
Buntekuh	3	4	0,25
Fahlenkampsweg	2	4	0,00
Gustav-Radbruch-Platz	8	3-5	prüfen
Kolberger Platz	1	4	0,00
Lutherkirche	1	3	0,25
Roeckstraße	1	4	0,00
Schüsselbuden	1	4	0,00
Stadttheater	2	3-4	0,00
Technische Hochschule	1	3	0,50
Universitätsstraße	1	4	0,00
Waisenhofstraße	1	3	1,00
Wesloer Brücke	2	4-5	prüfen
ZOB HL/ Bussteige	19	3-5	prüfen

Darstellung: IGES 2020.

5. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Auskunft- und Informationssystemen

5.1 Fahrgastinformation an Haltestellen

Wie bereits dargestellt, sind die vorliegenden Informationen zu Fahrgastinformationen an Haltestellen uneinheitlich und teilweise unvollständig. 57 Haltestellenbereiche sind mit ein bis zwei dynamischen Informationssystemen ausgestattet; Angaben zu statischen Informationssystemen (1 bis 6 Anlagen) finden sich für 760 Haltestellenbereiche. Für die übrigen Haltestellenbereiche liegen keine Informationen im Haltestellenkataster vor.

Nach den vorliegenden Informationen ist die Erreichbarkeit der Information durchgängig gegeben; die weiteren Kriterien der Barrierefreiheit werden aber nicht erfüllt bzw. es fehlen Informationen.

5.2 Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug – Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig angewendet

Die Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen lässt erkennen, dass das Zwei-Sinne-Prinzip durchgängig erfüllt wird. Alle Fahrzeuge sind mit akustischen und gleichzeitig visuellen Informationssystemen ausgestattet. Weiterhin werden die Anforderungen an Kontraste und Lesbarkeiten beachtet (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Auswertung Barrierefreie Fahrgastinformation im Fahrzeug

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges	188	0	0	0	100 %
Visuelle Anzeigen/Displays innen	188	0	0	0	100 %
Optische kontrastreiche Gestaltung: Keine Rot-Grün-Kombination	188	0	0	0	100%
Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenlos, Unterlängen)	188	0	0	0	100 %

Darstellung: IGES 2020.

5.3 Dynamische Fahrgastinformation inkl. akustische Fahrgastinformation an Haltestellen

Die derzeitige Ausrüstung von Haltestellen mit DFI-Anlagen erfüllt die Anforderungen an die Verbesserung der Fahrgastinformation insbesondere auch unter Einbindung von Echtzeitdaten. Gleichzeitig erfüllen die Standorte der DFI-Anlagen Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation, da eine Ausstattung mit einer

Außenansagefunktion für sehbehinderte Nutzer umgesetzt wurde (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Haltestelle mit DFI-Anlage und Außenansage für Sehbehinderte



Foto: IGES 2018.

Es besteht damit an allen relevanten Haltestellen die Möglichkeit der Anzeige von echtzeitbasierten Fahrplandaten zu den nächsten Abfahrten sowie zur Information im Falle von Störungen oder sonstigen Betriebsereignissen.

Gleichzeitig wird durch die Ausstattung der Schwerpunkthaltestellen mit DFI-Anlagen ein wichtiger Meilenstein zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems unterstützt, da gleichzeitig Anforderungstaster zur Ansage der nächsten Abfahrten installiert wurden. Dies erleichtert insbesondere Nutzern mit Sehbehinderungen die Information und Orientierung an den Haltestellen. Die Funktion der Ansage der nächsten Abfahrten wird ebenfalls in der DyFIS-Talk-App angeboten.¹⁸

¹⁸ Die App DyFIS® Talk wurde speziell für sehbehinderte Menschen konzipiert. Sie ermöglicht es, sich die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeit) und andere Informationen von ÖPNV Haltestellen in barrierefreier Form anzeigen und vorlesen zu lassen.

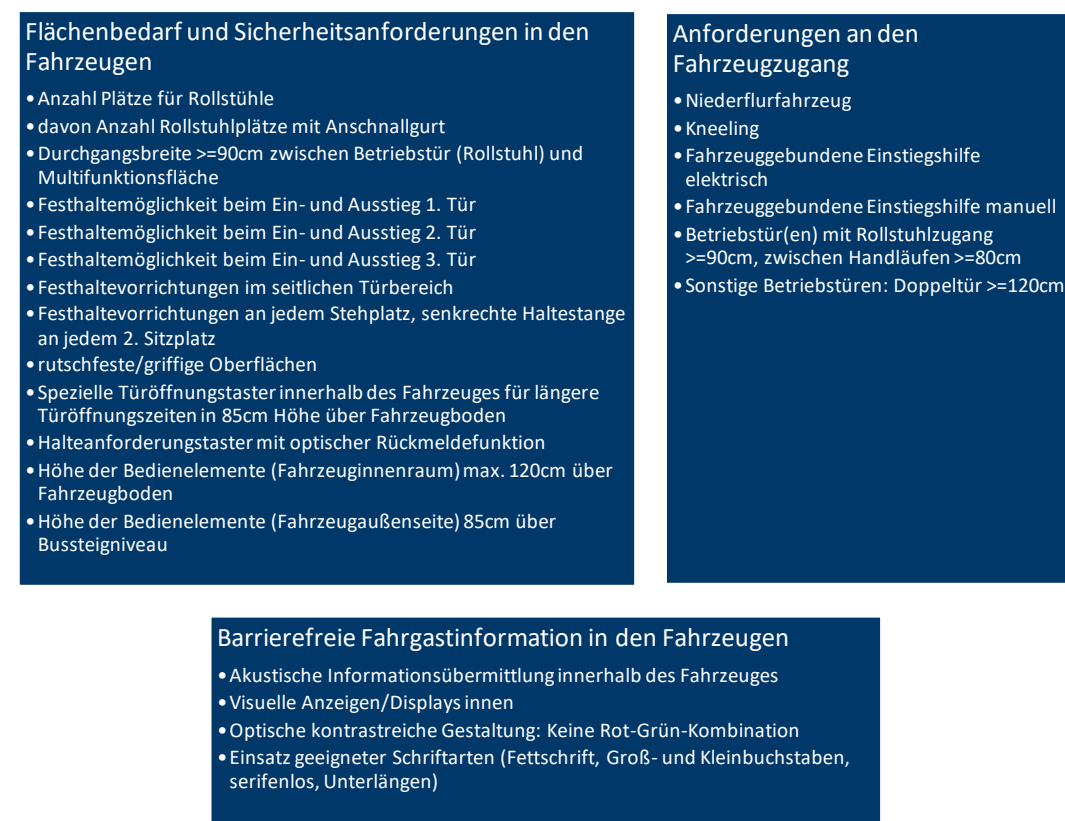
6. Herstellung der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen

6.1 Methodik zum Bewertungsansatz

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck wurde eine Erhebung der Eigenschaften und Ausstattungsmerkmale der im übrigen ÖPNV der Hansestadt Lübeck eingesetzten Fahrzeuge durchgeführt. Die Angaben entsprechend dem Stand I/2020.

Es wurden 82 Kriterien für insgesamt 188 Fahrzeuge erhoben. Die Kriterien werden in Anhang A2 aufgelistet. Da neben Kriterien, die für die Barrierefreiheit relevant sind auch Fahrzeugstammdaten, Komfortmerkmale etc. erhoben wurde, wurden anhand der Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung (vgl. Kapitel 6) die folgenden Kriterien gefiltert (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Kriterien aus Fahrzeugerhebung entsprechend Mindestanforderungen Barrierefreiheit entsprechend 4. RNVP



Darstellung: IGES 2020.

Dabei wurde deutlich, dass keine Angaben zu Mindestanforderung „blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums“ erhoben wurden. Aussagen hierzu sind daher nicht möglich.

Die einzelnen ausgewählten Kriterien entsprechend Abbildung 6 wurden dann auf die Erfüllung hin überprüft, um Handlungsbedarfe zu erkennen.

6.2 Ableitung Handlungsbedarf Fahrzeuge

6.2.1 Zugang zum Fahrzeug sehr gut erfüllt

Im Ergebnis der Überprüfung der Fahrzeugausstattung zeigt sich, dass der **barrierefreie Zugang** durch vorhandene Niederflrigkeit **bei allen derzeit eingesetzten Fahrzeugen möglich** ist, sofern die Haltestelleninfrastruktur entsprechend ausgeführt ist. Dies wird ebenfalls bei allen Fahrzeugen durch vorhandene Kneeling-Funktionen sowie zusätzlichen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen unterstützt (vgl. Tabelle 12).

Alle Fahrzeuge sind zudem mit ausreichen breiten Türen ausgestattet (ausreichende Breite der für Rollstuhlfahrer zu nutzenden Türen (≥ 90 cm) sowie Vorhandensein einer Doppeltür (≥ 120 cm)).

Tabelle 12: Auswertung Zugang zum Fahrzeug

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Niederflurfahrzeug	188	0	0	0	100 %
Kneeling	188	0	0	0	100 %
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe	188	0	0	0	100 %
Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang ≥ 90 cm, zwischen Handläufen ≥ 80 cm	188	0	0	0	100 %
Sonstige Betriebstüren: Doppeltür ≥ 120 cm	188	0	0	0	100 %

Darstellung: IGES 2020.

6.2.2 Sicherheitsanforderungen gut erfüllt

Im Ergebnis der Überprüfung der Sicherheitsanforderungen (vgl. Tabelle 13) zeigt sich ebenfalls überwiegend ein hoher bis sehr hoher Erfüllungsgrad.

Handlungsbedarf wird bei der Ausstattung mit ausreichender Anzahl von Festhaltenmöglichkeiten sichtbar, da im Ergebnis der erhobenen Angaben bei 24 der 193 eingesetzten Fahrzeuge derzeit noch nicht an jedem Stehplatz eine Festhaltevorrichtung nutzbar ist (entspricht einem Erfüllungsgrad von 86 %).

Tabelle 13: Auswertung Sicherheitsanforderungen

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Festhaltemöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 1. Tür	188	0	0	0	100%
Festhaltemöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 2. Tür	188	0	0	0	100%
Festhaltemöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 3. Tür (nur Gelenk- und 15m-Fahrzeuge)	111	0	0	0	100%
Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich	188	0	0	0	100%
Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz, senkrechte Haltestange an jedem 2. Sitzplatz	188	0	0	0	100%
rutschfeste/griffige Oberflächen	187	0	1	0	99%
Spezielle Türöffnungstaster innerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten in 85cm Höhe über Fahrzeugboden	188	0	0	0	100%
Halteanforderungstaster mit optischer Rückmeldefunktion	188	0	0	0	100%
Höhe der Bedienelemente (Fahrzeuginnenraum) max. 120cm über Fahrzeugboden	188	0	0	0	100%
Höhe der Bedienelemente (Fahrzeugaußenseite) 85cm über Bussteigniveau	187	0	0	1	99%

Darstellung: IGES 2020.

6.2.3 Mängel bei Erfüllung Flächenanforderungen und Ausstattung mit An-schnall- bzw. Rückhalteeinrichtungen

Die Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen an die Flächengestaltung zeigt ein differenziertes Bild. Derzeit verfügen 98 von 188 Fahrzeugen über mindestens zwei Stellflächen für Rollstühlen. Ende des Jahres 2021 werden es ca. 120 Fahrzeuge sein. Die restlichen 90 Fahrzeuge bieten nur eine Stellfläche an (vgl. Tabelle 14). Dies entspricht einem Erfüllungsgrad von 52%, Ende 2021 von 64%.

Eine detaillierte Aussage über die Anzahl der Ansnalleinrichtungen ist mangels Daten nicht möglich. Fahrzeuge ohne Ansnalleinrichtungen sind mit Rückhalteeinrichtungen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ausgestattet.

Die erforderlichen Nutzbreiten und Bewegungsflächen sind in allen Fahrzeugen gegeben.

Tabelle 14: Auswertung Flächenanforderungen

	erfüllt	teilweise	nicht erfüllt	k.a.	Erfüllungsgrad
Anzahl Plätze für Rollstühle	74	114	0	0	39 %
davon Anzahl Rollstuhlplätze mit An-schnallgurt/Rückhalteeinrichtungen	188	0	0	0	100%
Durchgangsbreite ≥ 90 cm zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche	188	0	0	0	100 %

Darstellung: IGES 2020.

Handlungsbedarf:

- ◆ Es ist erforderlich, bei allen neu in Betrieb zu stellenden Fahrzeugen auf die Einhaltung der Mindestanforderungen an die Gestaltung der Mehrzweckflächen und Vorgaben von mindestens zwei Rollstuhlplätzen zu achten.

7. Sicherung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV durch betriebliche Maßnahmen

7.1 Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Die verkehrssichere Nutzung von Haltestellenanlagen ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht nur ein Gebot der Verkehrssicherungspflicht, sondern unterstützt zugleich die barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems.

Die Hansestadt Lübeck stellt daher

- ◆ die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie
- ◆ die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis

entweder

- ◆ im eigenen Wirkungskreis oder aber
- ◆ per Aufgabenübertragung an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags - Auftragsverkehre (öDA)

sicher. Eine neue Regelung zwischen der Hansestadt Lübeck, der Stadtverkehr Lübeck GmbH und den Entsorgungsbetrieben ist in Vorbereitung.

Die Reinigung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

7.2 Wartung und Instandhaltung

Darüber hinaus sollen die Verkehrsunternehmen für die Wartung und Instandhaltung von Haltestellenanlagen im gesamten Liniennetz in Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Lübeck verantwortlich sein.

Dies beinhaltet u.a.

- ◆ die Entleerung im Besitz der Verkehrsunternehmen befindlichen Abfallbehälter bzw. Papierkörbe,
- ◆ die Durchführung von Kleinstreparaturen,
- ◆ den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
- ◆ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Die Wartung und Instandsetzung der Fahrgastunterstände ist bis 2026/2027 mit der WALL GmbH vertraglich geregelt.

7.3 Regelmäßiges Monitoring Fahrzeugzustand

Die Verkehrsunternehmen werden entsprechend den Vorgaben des 4. RNVP verpflichtet, bei der Betriebsleistungserbringung die definierte Qualität bei den Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit aufrecht zu erhalten. Dazu sind alle zwei Jahre Nachweise vorzulegen (vgl. 4. RNVP, Kapitel 5.3.2).

8. Ergänzende Empfehlungen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit

8.1 Haltestellenmanagement und Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und der Hansestadt Lübeck auf Basis des in 2019 erstellten Haltestellenkatasters erfolgen. Erforderlich sind entsprechende Regelungen/Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien, die - evtl. im öDA - festgeschrieben werden sollten.

Die weitere regelmäßige Aktualisierung soll mindestens alle zwei Jahre sichergestellt werden. Dies kann z.B. durch direkte Einpflegung der Aktualisierung in ein Haltestellenmanagement- oder Haltestellenkataster-Tool erfolgen.

8.2 Barrierefreiheitsfördernde Aufstellung von Stadtmöblierung

Im Rahmen der Erarbeitung des 4. RNVP wurden umfangreiche Befahrungen des Liniennetzes des übrigen ÖPNV durchgeführt.

Dabei ist aufgefallen, dass auch im Bereich der Stadtmöblierung verstärkt auf die Einhaltung einer barrierefreien Nutzbarkeit geachtet werden sollte.

Beispielhaft ist hier die Verbesserung der Ertastbarkeit von Ausstattungsgegenständen wie Vitrinen, Werbeanlagen aber auch Fahrradabstellbügeln etc. zu nennen, da Ausstattungsgegenstände insbesondere von Menschen mit Sehbehinderungen als Hindernisse erkennbar sein müssen.

9. Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

Der vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV baut auf den beschlossenen 4. RNVP der Hansestadt Lübeck, auf.

Daher wurden die in den Kapiteln 2 und 3 definierten Vorgaben und Mindestanforderungen bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum 4. RNVP einem Abstimmungsprozess unterworfen. Die direkt darauf aufbauenden Maßnahmen in den Bereichen Auskunftssysteme und Informationssysteme (vgl. Kapitel 5), Fahrzeuge (vgl. Kapitel 6) sowie Betrieb (vgl. Kapitel 7) erfordern keine weitere Abstimmung, da es sich lediglich um einen Abgleich zwischen dem im 4. RNVP definierten Soll- und Zielzustand handelt.

Ein Beteiligungs- und Abstimmungsformat war jedoch zur Abstimmung der methodischen Vorgehensweise zur Priorisierung von erforderlichen Maßnahmen beim Haltestellenaus- und -umbau erforderlich.

Daher wurde am 13. März 2019 eine Diskussionsveranstaltung durchgeführt, um den methodischen Ansatz zur Priorisierung vorzustellen und kritisch zu bewerten. Die Erkenntnisse der Diskussion sind in den vorliegende Umsetzungs- und Maßnahmenplan eingeflossen.

Die abschließenden Ergebnisse der Priorisierung wurden am 21.01.2020 auf einer Diskussionsveranstaltung dargestellt und diskutiert.

Teilnehmer der Diskussionsveranstaltungen waren Vertreter des Seniorenbeirats und des Behindertenbeirats.

Literaturverzeichnis

- BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (2017): Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in der Hansestadt Lübeck. 1. Definition der Standards und Kriterien für die Hansestadt Lübeck. Endbericht. Karby. 30. Januar 2017.
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. 2014. URL: http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 30.04.2018.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH) (2018): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. Ein Leitfaden für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen. Kiel. 2018.

Anhang

A1 Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck nach Handlungsbedarf Barrierefreiheit

In der folgenden Liste sind zentrale Informationen zur Priorisierung der Haltestellenbereiche enthalten:

- ◆ Nummer des Haltestellenbereichs nach Haltestellenkataster (Halt, Nr.)
- ◆ Name des Haltestellenbereichs nach Haltestellenkataster (Halt, Name)
- ◆ Prioritätsklasse (Priorität)
- ◆ Anzahl der gewichteten Nutzer pro Tag (Nutzer)
- ◆ Index Barrierefreiheit (Index BF)
- ◆ Anzahl der Nennungen in Bereichen, die kostengünstig/schnell realisiert werden können, als nicht barrierefrei (Machbarkeit).

Dargestellt sind alle Haltestellenbereiche der Priorität 1 bis 4, auf die Wiedergabe der Priorität 5 wird hier verzichtet (liegt dem Auftraggeber als Excel-Datei vor).

Tabelle 15: Gesamtliste Haltestellen der Hansestadt Lübeck

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
6872	Alexander-Fleming-Str.	1-2	414	0,34	3
2263	Buntekuh	1-2	671	0,39	4
2264	Buntekuh	1-2	633	0,23	4
2261	Buntekuh	1-2	671	0,34	4
4492	Citti-Park Herrenholz	1-2	694	0,32	4
4491	Citti-Park Herrenholz (Privatgrundstück)	1-2	536	0,39	3
1502	Eichholz	1-2	1.045	0,31	3
1501	Eichholz	1-2	858	0,35	3
1491	Fahlenkampsweg	1-2	406	0,22	4
1493	Fahlenkampsweg	1-2	406	0,22	4
92101	GRP/ Bussteig 1	1-2	649	0,26	4
92103	GRP/ Bussteig 3	1-2	649	0,21	4
92104	GRP/ Bussteig 4	1-2	455	0,36	4
92105	GRP/ Bussteig 5	1-2	508	0,29	4
92106	GRP/ Bussteig 6	1-2	508	0,28	4
92107	GRP/ Bussteig 7	1-2	508	0,34	3
21	Gustav-Radbruch-Platz	1-2	1.818	0,10	5

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
22	Gustav-Radbruch-Platz	1-2	1.948	0,10	5
2582	Kolberger Platz	1-2	463	0,25	4
1462	LindenArcaden	1-2	774	0,29	3
1461	LindenArcaden	1-2	1.105	0,33	3
2352	Lutherkirche	1-2	461	0,23	3
2274	Oberbüssauer Weg	1-2	1.421	0,19	4
1251	Roeckstraße	1-2	508	0,23	4
1991	Sana Kliniken Lübeck	1-2	756	0,34	3
2072	Schüsselbuden	1-2	574	0,33	4
1212	Stadttheater	1-2	1.068	0,34	4
1211	Stadttheater	1-2	984	0,34	3
2961	Technische Hochschule	1-2	878	0,28	3
2111	Universitätsstraße	1-2	449	0,28	4
1922	Waisenhofstraße	1-2	506	0,31	3
1323	Wesloer Brücke	1-2	412	0,10	5
1321	Wesloer Brücke	1-2	412	0,29	4
91101	ZOB HL/ Bussteig 1	1-2	404	0,29	3
91102	ZOB HL/ Bussteig 2	1-2	404	0,28	3
91104	ZOB HL/ Bussteig 4	1-2	404	0,31	3
91105	ZOB HL/ Bussteig 5	1-2	404	0,38	3
91106	ZOB HL/ Bussteig 6	1-2	404	0,38	3
13	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
14	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
15	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
16	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
17	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
18	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
19	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
110	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
111	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
112	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,10	5
11	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,12	5
12	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,12	5
119	ZOB/Hauptbahnhof	1-2	404	0,20	5
118	ZOB/Hauptbahnhof_Regionalbus	1-2	404	0,10	5
2442	Am Bertramshof	3	345	0,34	4
2441	Am Bertramshof	3	342	0,33	3
1071	Bogenstraße	3	317	0,24	4
1072	Bogenstraße	3	309	0,19	3
4012	Burckhardt-Gymnasium	3	324	0,33	3
2471	Dieselstraße	3	323	0,22	4
1671	Drägerpark	3	307	0,27	4
2372	Drägerwerk	3	332	0,31	3
23	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
26	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
27	Gustav-Radbruch-Platz	3	367	0,10	5
1601	Hochstraße	3	342	0,37	3
1602	Hochstraße	3	339	0,23	4
2921	Kahlhorststraße	3	399	0,38	3
1141	Karlstraße	3	312	0,35	4
1142	Karlstraße	3	301	0,30	4
1144	Karlstraße	3	301	0,29	4
8801	Kieselgrund	3	311	0,35	3
2581	Kolberger Platz	3	350	0,30	4
2412	Krähenstraße	3	302	0,23	4
2591	Märkische Straße	3	321	0,23	4
2421	Moltkestraße	3	333	0,32	4
2342	Roter Löwe	3	319	0,28	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
4901	Teutendorfer Weg	3	329	0,20	5
4903	Teutendorfer Weg	3	329	0,27	4
2981	UKSH West (Privatgrundstück)	3	355	0,24	3
2982	UKSH West	3	376	0,19	5
1324	Wesloer Brücke	3	394	0,10	5
91110	ZOB HL/ Bussteig 10	3	367	0,36	3
91111	ZOB HL/ Bussteig 11	3	367	0,38	3
91112	ZOB HL/ Bussteig 12	3	367	0,37	3
91113	ZOB HL/ Bussteig 13	3	367	0,25	3
91114	ZOB HL/ Bussteig 14	3	367	0,30	3
91115	ZOB HL/ Bussteig 15	3	367	0,28	3
91116	ZOB HL/ Bussteig 16	3	367	0,28	3
91117	ZOB HL/ Bussteig 17	3	367	0,32	3
91118	ZOB HL/ Bussteig 18	3	367	0,27	3
91220	ZOB HL/ Bussteig 20	3	367	0,29	3
91121	ZOB HL/ Bussteig 21	3	367	0,30	3
91103	ZOB HL/ Bussteig 3	3	367	0,29	3
91107	ZOB HL/ Bussteig 7	3	367	0,33	3
91108	ZOB HL/ Bussteig 8	3	367	0,33	3
91109	ZOB HL/ Bussteig 9	3	367	0,32	3
120	ZOB/Hauptbahnhof	3	367	0,10	5
113	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
114	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
115	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
116	ZOB/Hauptbahnhof_AK	3	367	0,10	5
117	ZOB/Hauptbahnhof_Regionalbus	3	367	0,10	5
3514	Bei der Gasanstalt	4	234	0,22	5
3512	Bei der Gasanstalt	4	234	0,32	4
3501	Berliner Platz	4	201	0,26	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
3502	Berliner Platz	4	227	0,28	3
4091	Brinkweg	4	201	0,22	3
4011	Burckhardt-Gymnasium	4	278	0,37	3
2472	Dieselstraße	4	259	0,26	4
2371	Drägerwerk	4	235	0,29	3
2492	Eichholz Teich	4	290	0,32	4
2491	Eichholz Teich	4	273	0,23	4
3991	Fregattenstraße	4	281	0,22	4
3992	Fregattenstraße	4	277	0,22	3
1162	Friedenstraße	4	239	0,27	4
1161	Friedenstraße	4	228	0,25	4
1132	G.-Kerschensteiner-Str.	4	277	0,31	3
1131	G.-Kerschensteiner-Str.	4	213	0,25	4
1681	Gneisenaustraße	4	264	0,33	4
1682	Gneisenaustraße	4	263	0,21	4
2482	Guerickestraße	4	289	0,22	4
2481	Guerickestraße	4	294	0,22	4
2101	Gustav-Falke-Straße	4	244	0,29	4
2102	Gustav-Falke-Straße	4	267	0,26	4
2361	Hansering	4	241	0,26	3
2362	Hansering	4	266	0,29	3
1311	Herbartweg	4	230	0,38	3
1312	Herbartweg	4	288	0,28	4
8601	IKEA LUV SHOPPING (Privatgrundstück)	4	203	0,39	4
2291	Ilsebillweg	4	224	0,31	3
2922	Kahlhorststraße	4	266	0,24	4
2931	Kalkbrennerstraße	4	258	0,34	3
2932	Kalkbrennerstraße	4	282	0,30	4

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
2942	Kastanienallee	4	234	0,30	4
2941	Kastanienallee	4	257	0,23	4
1341	Kirschenallee	4	229	0,28	4
2411	Krähenstraße	4	290	0,35	3
1272	Lauerhofstraße	4	219	0,38	3
8571	Maria-Goeppert-Straße	4	300	0,31	3
4001	Max-Reger-Straße	4	218	0,28	4
4002	Max-Reger-Straße	4	205	0,27	3
1691	Meesenring	4	228	0,28	5
2401	Meierstraße	4	214	0,21	3
2422	Moltkestraße	4	289	0,31	4
1582	Peenestieg	4	218	0,39	3
1581	Peenestieg	4	271	0,34	3
2341	Roter Löwe	4	295	0,34	3
2652	Schanzenbergweg	4	212	0,34	3
2651	Schanzenbergweg	4	283	0,10	5
1912	Sedanstraße	4	213	0,32	3
1052	Sereetzer Weg	4	231	0,29	4
1051	Sereetzer Weg	4	264	0,25	4
4774	Siems	4	271	0,10	5
2282	Sterntalerweg	4	232	0,32	3
2281	Sterntalerweg	4	266	0,24	3
1471	Stresemannstraße	4	286	0,25	4
2332	Talweg	4	207	0,22	4
2334	Talweg	4	207	0,23	3
4851	Tilsitstraße	4	249	0,23	4
4852	Tilsitstraße	4	286	0,32	4
1191	Untertrave	4	251	0,33	4
2232	Vorrader Straße	4	255	0,30	3

Halt, Nr.	Halt, Name	Priorität	Nutzer	Index BF	Machbarkeit
2231	Vorrader Straße	4	257	0,30	3
1081	Vorwerker Diakonie	4	214	0,36	3
1082	Vorwerker Diakonie	4	221	0,38	3
1481	Wasserkunst	4	210	0,28	4
2602	Wendische Straße	4	245	0,22	4
2601	Wendische Straße	4	231	0,23	3

Darstellung: IGES 2020.

A2 Erhebungskriterien Fahrzeugausstattung

Nachfolgend werden die im Auftrag der Hansestadt Lübeck erhobenen Datenfelder dargestellt.

- ◆ Bus-Nr.
- ◆ Fahrzeug-Nr.
- ◆ FahrzeugTyp
- ◆ FahrzeugHerstellerTyp
- ◆ FahrzeugHersteller
- ◆ Baujahr Datum
- ◆ StandortBetriebsstelle
- ◆ StandortWerkstatt
- ◆ Anzahl Sitzplätze
- ◆ Anzahl Stehplätze
- ◆ Anzahl gekennzeichnete Sitzplätze für Menschen mit Behinderung
- ◆ Anzahl Plätze für Rollstühle
- ◆ davon Anzahl Rollstuhlplätze mit Anschnallgurt
- ◆ Länge Mehrzweckfläche 1 in cm
- ◆ Breite Mehrzweckfläche 1 in cm
- ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 1
- ◆ Länge Mehrzweckfläche 2 in cm
- ◆ Breite Mehrzweckfläche 2 in cm
- ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 2
- ◆ Länge Mehrzweckfläche 3 in cm
- ◆ Breite Mehrzweckfläche 3 in cm
- ◆ Anzahl aufklappbare Sitzflächen Mehrzweckfläche 3
- ◆ Automatische Fahrgastzählgeräte
- ◆ Videoüberwachungsanlage
- ◆ AntriebsTyp
- ◆ Abgasnorm
- ◆ Niederflurfahrzeug
- ◆ Kneeling
- ◆ Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe elektrisch
- ◆ Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe manuell
- ◆ Kennzeichnung der Türen mit Rollstuhlzugang
- ◆ Spezielle Türöffnungstaster außerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten/Hilfeknopf außerhalb an den Fahrer
- ◆ Höhe der Bedienelemente (Fahrzeugaußenseite) 85cm über Bussteigniveau
- ◆ Betriebstür(en) mit Rollstuhlzugang ≥ 90 cm, zwischen Handläufen ≥ 80 cm
- ◆ Sonstige Betriebstüren: Einzel ≥ 65 cm
- ◆ Sonstige Betriebstüren: Doppeltür ≥ 120 cm
- ◆ Kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite
- ◆ Anzahl Türen
- ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 1. Tür
- ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 2. Tür

- ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 3. Tür
- ◆ Festhaltungsmöglichkeit beim Ein- und Ausstieg 4. Tür
- ◆ Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel als Frontanzeige (außen)
- ◆ Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel an der rechten Außenseite
- ◆ Anzeige von Liniennummer am Heck (außen)
- ◆ Akustische Informationsübermittlung außerhalb des Fahrzeuges
- ◆ Akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges
- ◆ klappbare Armlehnen zwischen Sitzplätzen und Gang
- ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung in Türnähe
- ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung im Sichtfeld des Fahrpersonals
- ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung deutlich gekennzeichnet
- ◆ Sitzplätze für Menschen mit Behinderung stufenlos zugänglich
- ◆ Ganglängsneigung zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche $\leq 8\%$
- ◆ Gangquerneigung zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche $\leq 5\%$
- ◆ Festhaltevorrichtungen im seitlichen Türbereich
- ◆ Festhaltevorrichtungen an jedem Stehplatz, senkrechte Haltestange an jedem 2. Sitzplatz
- ◆ Optische Signale bei Türöffnung und -schließung
- ◆ Akustische Signale bei Türöffnung und -schließung
- ◆ Optische kontrastreiche Gestaltung: Keine Rot-Grün-Kombination
- ◆ Visuelle Anzeigen/Displays innen
- ◆ Einsatz geeigneter Schriftarten (Fettschrift, Groß- und Kleinbuchstaben, serifenlos, Unterlängen)
- ◆ Vermeidung von Laufschriften
- ◆ ausreichend bemessene Anzeigedauer (≥ 5 sec. pro 30 Zeichen)
- ◆ Spezielle Türöffnungstaster innerhalb des Fahrzeuges für längere Türöffnungszeiten in 85cm Höhe über Fahrzeugboden
- ◆ Seitlicher Abstand von Einbauten ≥ 50 cm/Hilfeknopf innen an den Fahrer
- ◆ Durchgangsbreite ≥ 90 cm zwischen Betriebstür (Rollstuhl) und Multifunktionsfläche
- ◆ rutschfeste/griffige Oberflächen
- ◆ Halteanforderungstaster mit optischer Rückmeldefunktion
- ◆ Halteanforderungstaster mit akustischer Rückmeldefunktion
- ◆ Einheitlicher Kennzeichnungsstand für alle Fahrzeuge
- ◆ Höhe der Bedienelemente (Fahrzeuginnenraum) max. 120cm über Fahrzeugboden
- ◆ Tastergröße ≥ 25 cm²
- ◆ Optisch kontrastreiche Kennzeichnung von Stufen, Trittkanten
- ◆ Optisch kontrastreiche Kennzeichnung von vorstehenden Teilen
- ◆ Art des Fahrkartenverkaufsystems
- ◆ Fahrkartenentwerter
- ◆ USB Ladesteckdose
- ◆ Funk

- ◆ ELA (elektronische Anlage - Durchsagen im Bus)
- ◆ RBL (Rechnergestützte Betriebsleitsystem)
- ◆ IRIS (Infrarot-Informationssystem [z.B. für Ampelschaltung])
- ◆ IBIS (Integriertes Bordinformationssystem)

A3 Hefte der Schriftenreihe „Lübeck plant und baut“

Stand 22.10.2018

Heft 1	August	1986		Hotelstandortanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 2	Oktober	1986		Die Breite Straße	Tiefbauamt
Heft 3	Mai	1987	vergriffen	Fahrradverkehr	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 4	April	1987	vergriffen	Lastadie, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 5	Juni	1987	vergriffen	Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 6	Oktober	1987		Brunnen Breite Straße	Hochbauamt
Heft 7	Oktober	1987	vergriffen	Skandinavienkai - Hafenerweiterung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 8	März	1988	vergriffen	Hafen Lübeck-Schlutup	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 9	April	1988		Musik- und Kongreßhalle, Rahmenkonzept	Hochbauamt
Heft 10	September	1988	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle, Raum- und Funktionsprogramm, Standort	Hochbauamt Stadtplanungsamt
Heft 11	Februar	1989		Ehemaliges Werftgelände auf dem Priwall Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 12	Februar	1989		Bahnhofsgebiet - Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 13	März	1989		Rahmenplan Innenstadt Fortschreibung 1988	Stadtplanungsamt
Heft 14	März	1989		Gestaltung Schranken/Warenhaus Karstadt Gutachterverfahren - Ergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 15	Januar	1999		Kronsforde Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 16	August	1989	vergriffen	Hafenentwicklungsplanung	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 17	September	1989	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsprogramm	Hochbauamt
Heft 18	August	1989		„Roßmühle“ - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 19	Februar	1990	vergriffen	Baulückenbericht Teil I	Stadtplanungsamt
Heft 20	März	1990		Baulückenbericht Teil II	Stadtplanungsamt
Heft 21	Juli	1990	vergriffen	Musik- und Kongreßhalle Wettbewerbsergebnisse	Hochbauamt
Heft 22	August	1990		Koberg - Realisierung Wettbewerb	Stadtplanungsamt
Heft 23	Juli	1990		Autofreie Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 24	Februar	1991		Baulücken in Lübeck - Dokumentation	Stadtplanungsamt
Heft 25	September	1990		Verkehrliche Auswirkungen der Grenzöffnung	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 26	Februar	1991	vergriffen	Gr. Burgstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 27	Januar	1992		Krähenstraße - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 28	Oktober	1992		Dankwartsgrube/Hartengrube - Sanierungskonzept	Stadtplanungsamt
Heft 29	April	1992		Koberg - Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 30	Januar	1999		Oberbüßau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 31	September	1992		Brodten - Dorfbegehungsprotokoll	Stadtplanungsamt
Heft 32	April	1991		Skandinavienkai 2000	Amt für Stadtentwässerung und Hafenaufbau
Heft 33	Januar	1999		Beidendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 34	August	1991		Ostseeautobahn A 20	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 35	Dezember	1995		Gestaltung von Straßen und Plätzen, Gängen und Höfen	Stadtplanungsamt
Heft 36	November	1991	vergriffen	Hochschulstadtteil, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 37	Juni	1992		Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen städtebaulicher Sanierung	Stadtplanungsamt

Heft 38	August	1993		Autofreie Altstadt Band II	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 39	Juni	1992		Flächennutzungsplan 1990	Stadtplanungsamt
Heft 40	September	1992		100 Jahre Drehbrücke	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 41	März	1993		Fischergrube 54-70 Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 42	Oktober	1993		Steinrader Weg/Ziegelstraße Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 43	Februar	1993		Ehemalige Metallhütte Städtebauliches Leitbild	Stadtplanungsamt
Heft 44	Oktober	1993		Hochschulstadtteil Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 45	März	1993		Altstadtrand Travemünde Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 46	März	1993		Nutzungsperspektiven Altstadt-Randbereich Standortbestimmung und Marktanalyse	Stadtplanungsamt
Heft 47	April	1993	vergriffen	Park- und Ride-Konzept	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 48	September	1993		Walderseekaserne Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 49	Juni	1994		Nordtangente 100 Jahre Planungsgeschichte	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 50	Juni	1994		Nordtangente Projektbeschreibung und Planungsstand	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 51	Januar	1994		Nördliche Wallhalbinsel Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 52	Juli	1994		Wohnungsmarktprognose und Baulandbedarf 2000/Wohnbaulandkonzept 2010	Stadtplanungsamt
Heft 53	Oktober	1994		Altstadtrand Travemünde Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 54	Mai	1994		Wohnungsmarktprognose	Stadtplanungsamt
	Oktober	1994		Ehemaliger Nutz- und Zuchtviehmarkt Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 55	Januar	1999		Blankensee Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 57	Juni	1995		Sporthallenbau Lübeck	Hochbauamt
Heft 58	August	1995		850 Jahre Geschichte Lübecks - 850 Jahre Geschichte einer Hafenstadt	Wasser- und Hafenausbauamt
Heft 59	August	1995		Bestandsaufnahme der Lübecker Hafenanlagen und Flächen entlang der unteren Trave	Wasser- und Hafenausbauamt
Heft 60	August	1995		Walderseekaserne Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 61	Oktober	1995		Lübecker Markt, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 62	Mai	1996		Lübecker Markt Wettbewerbsergebnisse	Stadtplanungsamt
Heft 63	Januar	1997		Travemünde - Zentrales Kurgebiet und Vorderreihe, Städtebaulicher Ideenwettbewerb - Ausschreibung	Stadtplanungsamt
Heft 64	August	1997	vergriffen	RNVP 1997 Regionaler Nahverkehrsplan	Amt für Verkehrsanlagen
Heft 65	Mai	1998		Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Wasser und Hafen
Heft 66	Mai	1998		St. Annen-Museum Realisierungswettbewerb - Ausschreibung	Bereich Hochbau
Heft 67	Januar	1999		Vorrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 68	Januar	1999		Wulfsdorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 69	März	1999		Leitfaden für Bauinteressierte in Lübeck	Fachbereichs-Controlling
Heft 70	Juni	1999		Travemünde 2010 Werkstattbericht zur Bürgerversammlung	Bereich Stadtentwicklung

Heft 71	September	1999		Seelandkai, Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 72	Dezember	1999		Hochschulstadtteil Ergebnisse des Grün-Workshops	Bereich Stadtentwicklung
Heft 73	Dezember	1999		Genin Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 74	Dezember	1999		Schleusenstraße Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 75	Dezember	1999		Niederbüssau Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 76	Dezember	1999		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave	Bereich Stadtentwicklung
Heft 77	Dezember	1999		Pöppendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 78	Dezember	1999		Ivendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 79	Dezember	1999		Teutendorf Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 80	Februar	2000		Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Kurzfassung	Bereich Verkehr
Heft 81			nicht erschienen	Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, Langfassung	Bereich Verkehr
Heft 82	September Oktober	2000 2000		Skandinavienkai - Umbau Anleger 6 A - Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren - Hafenflächenerweiterung	Bereich Wasser und Hafen
Heft 83	November	2000		Groß-Steinrade Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 84	November	2000		Reecke Ortsbegehungsprotokoll	Bereich Stadtentwicklung
Heft 85	Dezember	2000		Seelandkai Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 86	Februar	2001	vergriffen	Radverkehr Jahresbericht 1999/2000	Bereich Verkehr
Heft 87	September	2001		Westliche Randbebauung für den Lübecker Markt, Bericht der Hansestadt Lübeck für die UNESCO	Bereich Stadtsanierung Bereich für Denkmalpflege
Heft 88	April	2002		Dorothea-Schlözer-Schule Umbau und Erweiterung Realisierungswettbewerb - Auslobung	Bereich Hochbau
Heft 89	Mai	2002		Travemünde Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung	Bereich Stadtentwicklung
Heft 90	Juni	2002		Schlutupkai II – Terminalerweiterung West Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren	Bereich Wasser und Hafen
Heft 91	Oktober	2002	vergriffen	Hudekamp Stadtteilerneuerungsprojekt	Fachbereich Kultur Fachbereich Stadtplanung
Heft 92	März	2003		Westlicher Altstadttrand Umgestaltung Obertrave und Untertrave Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Ausschreibung	Bereich Stadtsanierung
Heft 93	Januar	2004		Priwall Ferienhausanlage mit Marina und Freizeitinfrastruktur Gutachterverfahren	Bereich Stadtentwicklung
Heft 94	Januar	2005		2. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 95	November	2006		Lübecker Friedhöfe Vorwerker Friedhof 100 Jahre 1907 – 2007	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 96	Mai	2007		Mitten in Lübeck Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt 2007	Bereich Stadtplanung
Heft 97	Mai	2007		„An der Obertrave“ Umgestaltung 2003 – 2007	Bereich Stadtplanung

Heft 98	Juli	2007		Lübeck St. Lorenz Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt	Bereich Stadtplanung
Heft 99	Juli	2007		Lübeck Buntekuh „Ideen für die Mitte“ Dokumentation des Beteiligungsverfahrens	Bereich Stadtplanung
Heft 100	Juli	2007		Lübecker Friedhöfe Burgtor-Friedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 101	Januar	2009		Lübecker Friedhöfe Friedhof Waldhusen	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 102	Januar	2009		Projekte 2003 – 2008	Fachbereich Planen und Bauen
Heft 103	März	2010		Lübecker Friedhöfe Ehrenfriedhof	Bereich Stadtgrün und Friedhöfe
Heft 104	Dezember	2010		Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK	Bereich Stadtplanung
Heft 105	April	2011	nur digital	Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept	Bereich Stadtplanung
Heft 106	Mai	2011		Mobilitätsverhalten in Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 107	November	2011		Managementplan UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“	Bereich Stadtplanung
Heft 108	November	2012		25 Jahre Welterbestadt	Bereich Stadtplanung
Heft 109	Juli	2013		Wohnungsmarktkonzept 2013	Bereich Stadtplanung
Heft 110	Oktober	2014		3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung
Heft 111	Dezember	2014		Straßen erhalten – Brücken sanieren	Bereich Stadtgrün und Verkehr
Heft 112	März	2017		Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde	Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Heft 113	Oktober	2018		4. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck	Bereich Stadtplanung und Bauordnung

A4 Priorisierung: Elemente, Kriterien, Gewichtung

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Gewicht Ebene2		
Wartefläche	26,0%	Abstand zu Einbauten	20%	Abstellmöglichkeit 1-2	Minimum		
				Fahrradabstellrichtungen 1-2			
				Muellbehälter1-4			
				Sitzgelegenheit 1-3			
		Befestigung/ Ebenheit	20%	Befestigung	50%		
				Ebenheit	50%		
		Beleuchtung, WF	20%	Beleuchtung, WF	100%		
		Gestaltung/ Eignung Rollstuhl	20%		20%	Bewegungsfläche 2 Tür	Durchschnitt
						Bewegungsfläche einbaufrei	
						Breite	
Länge							
Durchgangsbreite							
Niveauunterschiede	20%		20%	Längsneigung	Minimum		
				Querneigung			
Bodenindikatoren	22,0%	Auffindestreifen	80%	Vorhanden	80%		
				Visuell kontrastierend	20%		
		Einstiegsfeld	10%		10%	Vorhanden	80%
						Visuell kontrastierend	10%
						Bussteigkante: Visuell kontrastierend	10%
		Leitstreifen	10%		10%	Vorhanden	80%
Visuell kontrastierend	20%						

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Gewicht Ebene2
Bordsteinhöhe / Anfahrbarkeit	22,0%	Anfahrbarkeit	40%	Anfahrbarkeit	Minimum
				Haltestellen Positionen	
		Bordsteinhöhen	60%	Anfang	25%
				Zweite Tür	25%
				Dritte Tür	25%
Information	13,0%	Dynamische Information	Max	Akustische Informationen	50%
				Sichtbarkeit	50%
		Statische Information	Max	Beleuchtung	33%
				Zugangsmöglichkeit	33%
Zugang	17,0%	Querung, Gestaltung	25%	Bordabsenkung	50%
				Gesichert (LSA/Zebrastrreifen)	50%
		Querung, Taktiles Leitsystem	25%	Aufmerksamkeitsfeld	50%
				Richtungsfeld	50%
		Zuwegung, Gestaltung	17%	Durchgangsbreite	Minimum
				Längsneigung	Minimum
				Min. Durchgangsbreite	Minimum
				Querneigung	Minimum
		Zuwegung, stufenlos	Maximum	Breite	Minimum
				Länge	Minimum
Längsneigung	Minimum				
Zugang - Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung	100%				
Zuwegung, Taktiles Leitsystem	17%	Leitstreifen	100%		

Ebene 0	Gewicht Ebene0	Ebene 1	Gewicht Ebene1	Ebene 2	Gewicht Ebene2
Ausstattung	0,0%	Erreichbarkeit	50%	Erreichbarkeit	100%
		Gestaltung	50%	Armlehne	Minimum
				Rückenlehne	Minimum
				Sitzhöhe	Minimum



► Nr. VO/2021/10508
öffentlich

Lübeck, 05.10.2021

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Rüdiger Lüdtke (E-Mail: ruediger.luedtke@luebeck.de Telefon: 122-3710)

Beitritt der Hansestadt Lübeck zur gemeinsamen Zentralen Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.12.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.01.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Hansestadt Lübeck tritt der gemeinsamen Zentralen Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts (ZSR AöR) aller Kreise und kreisfreien Städte zum 01.01.2022 bei.
2. Der Errichtungssatzung der ZSR AöR wird zugestimmt.
3. Der Bürgermeister wird ermächtigt, den öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Errichtung des gemeinsamen Kommunalunternehmens ZSR AöR zu unterzeichnen.
4. Der Wirtschaftsplan der ZSR AöR für das Haushaltsjahr 2022 und die Finanzplanung 2022 bis 2026 werden zur Kenntnis genommen.
5. Der Leiter des Bereichs 3.370 – Feuerwehr, Herr Thomas Köstler, wird als Vertreter der Hansestadt Lübeck für die Dauer von fünf Jahren bestellt und in den Verwaltungsrat der ZSR AöR entsendet. Für seine Stellvertretung im Verwaltungsrat wird die Leiterin / der Leiter der Abteilung Rettungsdienst im Bereich 3.370 – Feuerwehr benannt.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)
entfällt

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.203 – Beteiligungscontrolling	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken

--	--

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Spezielle Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

--

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

--

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

entfällt

Begründung:

Das Schleswig-Holsteinische Rettungsdienstgesetz (SHRDG) schreibt in § 10 Abs. 1 vor, dass im Rettungsdienst Maßnahmen zur Qualitätssicherung umzusetzen sind. Diese Aufgabe obliegt den Rettungsdienstträgern (alle Kreise und kreisfreie Städte) und Trägern der Luftrettung (der Kreis Ostholstein sowie das Land Schleswig-Holstein). Die Qualitätssicherung umfasst laut SHRDG u.a. die zentrale elektronische Erfassung und Auswertung von standardisierten Daten des Rettungsdienstes. Mit den Ergebnissen dieser Auswertung soll die Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität transparent dargestellt werden. Durch die Analyseergebnisse und Vergleiche sollen den Rettungsdienstträgern konkrete Verbesserungs- und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die zentrale Stelle für die Qualitätssicherung (ZQS) leistet somit einen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der rettungsdienstlichen Versorgung. Eine in der Arbeitsweise vergleichbare zentrale Stelle ist in Baden-Württemberg bereits erfolgreich im Rettungsdienst etabliert. Die Erfassung und Analyse der Daten ist gem. SHRDG in einer ZQS zu bündeln, welche gemeinschaftlich von allen Rettungsdienstträgern und Trägern der Luftrettung zu organisieren ist. Dabei ist zu beachten, dass die Kreise und kreisfreien Städte als Rettungsdienstträger und das Land als ein Träger der Luftrettung in dieser Sache zur Zusammenarbeit verpflichtet sind.

Die Rettungsdienstträger haben sich in Absprache mit dem Land dafür ausgesprochen, dass die Aufgabe der ZQS gem. § 10 Abs. 1 SHRDG in Eigenregie als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) gem. §§ 19b ff. Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) organisiert werden soll. Diese AöR soll durch alle Rettungsdienstträger gemeinschaftlich errichtet und getragen werden. Mit dieser Lösung wird die Aufgabe der ZQS sachgerecht und rechtssicher in der Hoheit der Rettungsdienstträger umgesetzt. Das Land wird vertraglich in die Umsetzung und

Finanzierung der Aufgabe der ZQS eingebunden werden. Die Errichtung der AöR soll zum 1. Januar 2022 erfolgen.

Die Gründung der AöR wurde dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG) als zuständige Kommunalaufsichtsbehörde angezeigt, das mit Schreiben vom 25. August 2021 die Erfüllung aller kommunalrechtlichen Voraussetzungen bestätigt hat (vgl. Anlage 4).

Für die Errichtung der AöR sind folgende Regelungswerke zu beschließen:

1. **Vertrag zur Errichtung der AöR**

Der Vertrag wird zwischen allen Rettungsdienstträgern (Kreise und kreisfreie Städte) geschlossen und regelt die wesentlichen Grundlagen zur Errichtung der AöR. In diesem Vertrag wird vereinbart, dass die als Anlage beigefügte Organisationssatzung für die AöR gelten soll.

2. **Organisationssatzung der AöR**

Die Organisationssatzung regelt alle relevanten Aspekte der AöR. Darin sind bereits die Anknüpfungspunkte für die Einbindung des Landes und Kreises Ostholstein als Träger der Luftrettung enthalten.

Nach Errichtung der AöR sind vom Verwaltungsrat noch einige redaktionelle Änderungen der Organisationssatzung vorzunehmen.

Die Kosten der AöR sind durch die Träger der AöR (alle Rettungsdienstträger) sowie durch die Träger Luftrettung zu tragen. Näheres regelt die Organisationssatzung (§ 2 Abs. 4 und 5, § 13 Abs. 1 und 2) sowie die Vereinbarung mit den Trägern der Luftrettung (§ 3 Kostentragung, Rechnungslegung). Die Teilung der Kosten erfolgt zu gleichen Teilen durch die Rettungsdienstträger, insgesamt 15, sowie die Träger der Luftrettung, insgesamt 2. Damit ergibt sich für die Kosten ein Teiler von 17. Die anfallenden Kosten für die Aufgabe der ZQS gem. § 10 Abs. 1 SHRDG sind Kosten des Rettungsdienstes und als solche durch Benutzungsentgelte refinanzierbar. Das SHRDG weist dies im § 6 Abs. 2 Nr. 6 explizit aus.

Die haushaltmäßige Ordnung erfolgt beim Produkt 127001 – Rettungsdienst. Die Refinanzierung durch die Krankenkassen und –verbände ist im Rahmen der Benutzungsentgelte des Rettungsdienstes beim Konto 4321000 veranschlagt, die Aufwandserstattung an die ZSR AöR ist beim Konto 5455000 veranschlagt.

Die AöR soll den Namen „Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt öffentlichen Rechts“, kurz „ZSR AöR“ tragen und ihren Sitz in Kiel haben. Sollten sich in den kommenden Jahren weitere Aufgaben im Rettungsdienst ergeben, die eine trägerübergreifende Zusammenarbeit erfordern, können weitere Aufgaben in der AöR verortet werden. Für die personelle und sachliche Organisation der ZSR AöR trifft die Koordinierungsstelle Rettungsdienst von Landkreistag Schleswig-Holstein und Städteverband Schleswig-Holstein bereits Vorbereitungen, damit nach der Errichtung möglichst zeitnah die Arbeitsfähigkeit hergestellt werden kann.

Nach § 6 der Organisationssatzung der AöR entsendet jeder Träger für die Dauer von fünf Jahren ein Mitglied in den Verwaltungsrat. Ein stellvertretendes Verwaltungsratsmitglied wird von den zuständigen Organen der Träger benannt. Aufgrund der überwiegend rettungsdienstlich-fachlichen Aufgabenstellung ist die Bestellung des Leiters der Feuerwehr als Vertreter der HL im Verwaltungsrat geboten. Entsprechendes gilt für die Benennung der Leitung der Abteilung Rettungsdienst bei der Feuerwehr. Da diese Planstelle derzeit vakant ist und das Personalauswahlverfahren noch nicht abgeschlossen ist, ist eine namentliche Benennung für die Stellvertretung derzeit nicht möglich.

Anlagen:

- Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
- Anlage 2: Öffentlich-rechtlicher Vertrag zur Errichtung des gemeinsamen Kommunalunternehmens Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt der öffentlichen Rechts
- Anlage 3: Organisationssatzung des gemeinsamen Kommunalunternehmens Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt der öffentlichen Rechts
- Anlage 4: Erklärung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung zur Gründung der Zentralen Stelle Rettungsdienst AöR
- Anlagen 5 bis 13: Wirtschaftsplan der Zentralen Stelle Rettungsdienst AöR für das Haushaltsjahr 2022 und Finanzplanung 2022 bis 2026 – mit Anlagen

Senator Ludger Hinsen

Bereich: 3.370 - Feuerwehr
Produkt: 126001 - Gefahrenabwehr

Anlage 1 zur Vorlage vom 05.10.2021
VO-Nr.: VO/2021/10508

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	39.926,00	31.995,00	31.539,00	32.251,00
Aufwendungen	-39.926,00	-31.995,00	-31.539,00	-32.251,00
Saldo Ergebnisplan	0,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen	39.926,00	31.995,00	31.539,00	32.251,00
Auszahlungen	-39.926,00	-31.995,00	-31.539,00	-32.251,00
Saldo Finanzplan	0,00	0,00	0,00	0,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	X	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend				
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral	X	X	X	X

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	2022	Bezifferung	Bezeichnung
(Minder) Erträge:	127001 000.4321000	Rettungsdienst Benutzungsgebühren	39.926,00
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	127001 000.5455000	Rettungsdienst Erstattung für Aufw. von Dritten verbund. Untern.	-39.926,00
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00
(Minder) Einzahlungen:	127001 000. 6321000	Rettungsdienst Benutzungsgebühren	39.926,00
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:	127001 000.7455000	Rettungsdienst Erstattungen verbundener Unternehmen	-39.926,00
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	0,00

Öffentlich-rechtlicher Vertrag
zur Errichtung des gemeinsamen Kommunalunternehmens
Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts

zwischen den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Plön, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg, Segeberg, Steinburg und Stormarn, den kreisfreien Städten Flensburg, Landeshauptstadt Kiel, Hansestadt Lübeck und Neumünster.

Präambel

Die Vertragspartner sind die Kreise und kreisfreien Städte des Landes Schleswig-Holstein. Die Kreise und kreisfreien Städte sind gemäß § 3 Abs. 1 des Schleswig-Holsteinischen Rettungsdienstgesetzes (SHRDG) in ihrem jeweiligen Bezirk (Rettungsdienstbereich) Aufgabenträger des Rettungsdienstes. Diese Aufgabe nehmen sie als pflichtige Selbstverwaltungsaufgaben wahr. Gemäß § 3 Abs. 2 SHRDG ist das Land Schleswig-Holstein Aufgabenträger der Luftrettung. Nach § 34 Abs. 3 S. 2 SHRDG ist, solange die Bundesrepublik Deutschland dem Land einen RTH für Zwecke des Zivil- und Katastrophenschutzes zur Verfügung stellt, der in der Luftrettung eingesetzt wird, insoweit der Kreis Ostholstein Luftrettungsträger und der Luftrettungsstandort Siblin gilt als festgelegt.

Nach § 10 Abs. 1 S. 1 SHRDG sind die Rettungsdienststräger sowie die Träger der Luftrettung verpflichtet, Maßnahmen durchzuführen und zu unterstützen, die die Qualität im Rettungsdienst sichern. Gemäß § 10 Abs. 1 S. 3 SHRDG ist von den Rettungsdienstträgern und den Trägern der Luftrettung eine zentrale Stelle für die Qualitätssicherung im Rettungsdienst zu errichten. Namentlich soll diese Aufgabe von der zu errichtenden Anstalt öffentlichen Rechts erledigt werden. Perspektivisch erwägen die Vertragspartner, der AöR weitere Aufgaben zu übertragen oder die AöR in die Erledigung weiterer Aufgaben einzubinden.

Das Land Schleswig-Holstein wird nicht Träger der AöR, aber einen Sitz in ihrem Verwaltungsrat erhalten. Die Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein an den Kosten der AöR wird vertraglich zwischen dem Land und der AöR geregelt.

§ 1

Errichtung des gemeinsamen Kommunalunternehmens, vertragliche Aufhebung der Verwaltungsgemeinschaften

Die Vertragspartner errichten zum 01.01.2022 das gemeinsame Kommunalunternehmen „Zentrale Stelle Rettungsdienst“ Anstalt des öffentlichen Rechts (im Folgenden AöR) in der Rechtsform einer gemeinsam von den Vertragspartnern getragenen Anstalt des öffentlichen Rechts nach den §§ 19 b ff. GkZ. Die Betriebsaufnahme erfolgt zum [_____].

§ 2

Organisationssatzung

Die Vertragspartner vereinbaren für die AöR die Organisationssatzung, die sich aus dem als

Anlage 1

diesem Vertrag beigefügten Entwurf ergibt. Die Vertragspartner weisen durch diesen Vertrag ihre künftigen Vertreter im Verwaltungsrat der AöR an, die vereinbarte Organisationssatzung im Verwaltungsrat zu beschließen.

§ 3

Aufgaben der AöR

- (1) Die AöR erledigt als Dienstleister die Aufgaben nach § 10 Abs. 1 und 2 SHRDG, anhand einer standardisierten elektronischen Datenerfassung und -auswertung als zentrale- Stelle eine regelmäßige Analyse der Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität des Rettungsdienstes vorzunehmen, um daraus mögliche Verbesserungen zu ermitteln und deren Umsetzung durch die Rettungsdienstträger und Träger der Luftrettung zu verfolgen.
- (2) Die AöR erledigt die Aufgaben auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften für die Vertragspartner und das Land Schleswig-Holstein (Träger der Luftrettung). Die Rechte und Pflichten der in Anspruch nehmenden Träger als Aufgabenträger bleiben unberührt. Es liegt allein in der Verantwortung der Träger, anhand der Daten aus den von der AöR durchgeführten Qualitätssicherungsleistungen über Verbesserungen nach § 10 Abs. 1 Satz 2 SHRDG zu entscheiden und diese umzusetzen.

§ 4

Pflichten der Vertragspartner

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich, die AÖR bei der Durchführung und Vorbereitung ihrer Aufgaben zu unterstützen, insbesondere das erforderliche Datenmaterial für die Qualitätssicherung zur Verfügung zu stellen. Soweit nicht landesweit gültige Standards für die Bereitstellung der Daten vorgegeben sind, sind die Standards im Rahmen der zentralen Qualitätssicherung von der AÖR zu erarbeiten und nach Abstimmung mit den Vertragspartnern vorzugeben.
- (2) Alle Vertragspartner stellen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Kooperation mit der AÖR sicher.

§ 5

Personalausstattung

Die AÖR erledigt ihre Aufgaben mit eigenem Personal und eigenen Sachmitteln. Das erforderliche Personal wird im Rahmen der Errichtung der AÖR eingestellt.

§ 6

Laufzeit, Kündigung, Austritt

- (1) Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (2) Jeder Vertragspartner kann seine Trägerschaft mit einer Frist von 12 Monaten zum Ende eines jeden Kalenderjahres kündigen. Das ordentliche Kündigungsrecht kann erstmals mit Wirkung zum Ende des Jahres 2025 ausgeübt werden. Die Kündigung ist sowohl gegenüber der AÖR als auch gegenüber allen anderen Trägern schriftlich zu erklären. Die Einzelheiten des Austritts werden durch öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der AÖR und dem austretenden Träger geregelt. Im Übrigen gelten für den Austritt aus der AÖR und die Aufhebung der AÖR die Regelungen in der Organisationssatzung in der jeweils geltenden Fassung nach Maßgabe von § 19 d Abs. 4 Satz 2 GkZ. Die Rechte der Träger nach § 127 LVwG bleiben unberührt.

§ 7

Vertragsausfertigungen, Vertragsänderungen, Nebenabreden, salvatorische Klausel

- (1) Der Vertrag wird sechzehnfach ausgefertigt. Jeder der Vertragspartner erhält eine Ausfertigung.
- (2) Vertragsänderungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragspartner verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck dieses Vertrages rechtlich und wirtschaftlich möglichst weitgehend entsprechen.

§ 8

Bekanntmachung der Errichtung

Die Errichtung der AÖR ist nach § 42 Abs. 4 LVwG im Amtsblatt für Schleswig-Holstein bekannt zu machen. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass [_____] die Bekanntmachung veranlassen wird.

[_____] , den [_____]

Stellenplan
für Beamte und Beschäftigte

lfd. Nr.	nach Produkt- bereichen	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr 2021		tatsächliche Besetzung am xx.xx.xxxx		im Haushaltsjahr 2022		Bemerkung
			Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1		Vorstand/Arzt laut TV Ärzte VKA, Bereich 8 Entgeltgruppe I					1	E I	tariflich Beschäftigte/r Vollzeit
2		Sekretariat / Finanz- und ReWe, TVÖD Anl. A Bereich 7, E 8					1	E 8	tariflich Beschäftigte/r Vollzeit
3		Mitarbeiter QS-Bereich Leitstellen Rettungsdienst, TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11					1	E 11	tariflich Beschäftigte/r Vollzeit
4		Mitarbeiter IT-Entwicklung/-Administration, TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11					1	E 11	tariflich Beschäftigte/r Vollzeit
5		Mitarbeiter QS-Bereich Statistik, TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11					1	E 11	tariflich Beschäftigte/r Vollzeit
		Summe	0,00		0		5		

Investive Maßnahmen für 2022 bis 2026																					
Lfd. Nr.	Anzuschaffender Vermögensgegenstand mit Kurzerläuterung	Einzelwert	Anzahl	Jahr bitte ankreuzen					Investive Finanzauszahlung inkl. USt					Investive Finanzeinzahlung					ND/Jahre	AfA p.a.	
				2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026			
1	Schreibtisch	1.500 €	5	x						7.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	7.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	13	577 €
2	Sideboards und Regale	1.000 €	5	x						5.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	5.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	13	385 €
3	Bürostuhl	500 €	5	x						2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	13	192 €
4	Ausstattung (Whiteboard, allg. Büroausstattung mit Kleinteilen etc.)	500 €	5	x						2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	5	500 €
5	Küchenmöbel	3.000 €	1	x						3.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	3.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10	300 €
6	Elektrogeräte (Kühlschrank, Mikrowelle, Spülmaschine etc.)	2.500 €	1	x						2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10	250 €
7	Hardware 5 PC Arbeitsplätze	1.750 €	5	x						8.750 €	0 €	0 €	0 €	0 €	8.750 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4	2.188 €
8	Standardsoftware z. B. ms office f. 5 Arbeitsplätze	160 €	5	x						800 €	0 €	0 €	0 €	0 €	800 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4	200 €
9	Ausstattung für Besprechungsraum: Stühle, Tisch, Beamer, Leinwand, WhiteBoard etc.)	6.000 €	1	x						6.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	6.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	13	462 €
10	Datenbank	45.000 €	1	x						45.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	45.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4	11.250 €
11	Server-Hardware	60.000 €	1	x						60.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	60.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4	15.000 €
Summe:									143.550 €	0 €	0 €	0 €	0 €	143.550 €	0 €	0 €	0 €	0 €		31.303 €	

Erläuterungsbogen zur Abschreibung (KLN-Position Lfd. Nr. 61)**Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts**

Haushaltsjahr:	2022					
Tabellen	insgesamt	EDV Software	EDV Hardware	Büro- u. Geschäftsausstattung	übrige Sachanlagen	restliche Abschreibung (ist zu erläutern)
A 1, Lfd. Nr. 61	31.303 €	11.450 €	17.188 €	2.665 €	- €	- €

Haushaltsjahr:	2023					
Tabellen	insgesamt	EDV Software	EDV Hardware	Büro- u. Geschäftsausstattung	übrige Sachanlagen	restliche Abschreibung (ist zu erläutern)
A 1, Lfd. Nr. 61	31.303 €	11.450 €	17.188 €	2.665 €	- €	- €

Haushaltsjahr:	2024					
Tabellen	insgesamt	EDV Software	EDV Hardware	Büro- u. Geschäftsausstattung	übrige Sachanlagen	restliche Abschreibung (ist zu erläutern)
A 1, Lfd. Nr. 61	31.303 €	11.450 €	17.188 €	2.665 €	- €	- €

Haushaltsjahr:	2025					
Tabellen	insgesamt	EDV Software	EDV Hardware	Büro- u. Geschäftsausstattung	übrige Sachanlagen	restliche Abschreibung (ist zu erläutern)
A 1, Lfd. Nr. 61	31.303 €	11.450 €	17.188 €	2.665 €	- €	- €

Haushaltsjahr:	2026					
Tabellen	insgesamt	EDV Software	EDV Hardware	Büro- u. Geschäftsausstattung	übrige Sachanlagen	restliche Abschreibung (ist zu erläutern)
A 1, Lfd. Nr. 61	2.665 €	- €	- €	2.665 €	- €	- €

Organisationssatzung des gemeinsamen Kommunalunternehmens Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts

Aufgrund der §§ 19 d Abs. 2, 19 d Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) in Verbindung mit § 5 Abs. 6 GkZ und § 4 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) erlässt die Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts nach der Beschlussfassung durch den Verwaltungsrat vom [_____] sowie nach der Erklärung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung als Kommunalaufsichtsbehörde vom [_____] gemäß § 57 der Kreisordnung für Schleswig-Holstein (KrO) in Verbindung mit § 108 Abs. 1 Satz 4 GO darüber, der Errichtung der AÖR nicht zu widersprechen, folgende von den Trägern der AÖR durch öffentlich-rechtlichen Vertrag vom [_____] vereinbarte Organisationssatzung:

§ 1

Name, Rechtsform, Sitz, Dienstsiegel, Dienstherrenfähigkeit

- (1) Die AÖR führt den Namen „Zentrale Stelle Rettungsdienst“. Sie tritt unter diesem Namen im Geschäfts- und Rechtsverkehr auf. Die Kurzbezeichnung lautet „ZSR AÖR“. Die AÖR ist eine gemeinsam von den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Plön, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg, Segeberg, Steinburg und Stormarn, den kreisfreien Städten Flensburg, Kiel, Lübeck und Neumünster getragene Anstalt des öffentlichen Rechts nach den §§ 19 b ff. GkZ.
- (2) Sitz der AÖR ist Kiel.
- (3) Die AÖR führt das Landessiegel mit der Umschrift „Zentrale Stelle Rettungsdienst AÖR“.
- (4) Die AÖR besitzt Dienstherrenfähigkeit.

§ 2

Stammkapital, Stammeinlagen, Haftung, Anstaltslast, finanzielle Ausstattung

- (1) Das Stammkapital der AÖR beträgt 30.000,00 Euro, in Worten dreißigtausend Euro.
- (2) Die Träger der AÖR haben folgende Einlagen in Geld auf das Stammkapital zu leisten:

Kreis Dithmarschen

2.000,00 Euro,

Kreis Nordfriesland	2.000,00 Euro,
Kreis Herzogtum Lauenburg	2.000,00 Euro,
Kreis Ostholstein	2.000,00 Euro,
Kreis Pinneberg	2.000,00 Euro,
Kreis Plön	2.000,00 Euro,
Kreis Rendsburg-Eckernförde	2.000,00 Euro,
Kreis Schleswig-Flensburg	2.000,00 Euro,
Kreis Segeberg	2.000,00 Euro,
Kreis Steinburg	2.000,00 Euro,
Kreis Stormarn	2.000,00 Euro.
Kreisfreie Stadt Flensburg	2.000,00 Euro.
Kreisfreie Stadt Kiel	2.000,00 Euro.
Kreisfreie Stadt Lübeck	2.000,00 Euro.
Kreisfreie Stadt Neumünster	2.000,00 Euro.

- (3) Die Träger haften nicht für Verbindlichkeiten der AÖR, sind aber verpflichtet, die AÖR mit den für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen finanziellen Mitteln auszustatten.
- (4) Die Träger sind verpflichtet, der AÖR die laufenden Kosten der Aufgabenerfüllung nach Maßgabe des Wirtschaftsplanes der AÖR zu erstatten.
- (5) Die Aufteilung der Kosten erfolgt unter den Vertragspartnern und den Trägern der Luftrettung zu gleichen Anteilen.

§ 3

Gegenstand, Aufgaben, räumlicher Wirkungsbereich

- (1) Die AÖR, als die zentrale Stelle nach § 10 Abs. 1 Satz 3 SHRDG erledigt auf Grundlage eines Dienstleistungsverhältnisses die Aufgabe, anhand einer standardisierten elektronischen

Datenerfassung und -auswertung eine regelmäßige Analyse der Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität des Rettungsdienstes vorzunehmen, um daraus mögliche Verbesserungen zu ermitteln und deren Umsetzung durch die Rettungsdienstträger und Träger der Luftrettung zu begleiten.

Dies umfasst im Einzelnen:

1. die Erarbeitung der zu erfassenden beziehungsweise zu berechnenden Indikatoren für die Qualitätssicherung,
 2. die Festlegungen der Datengrundlage und Standards für den Datenaustausch, die Bereitstellung der Infrastruktur für den Datenaustausch,
 3. die Erfassung und Prüfung von Daten der Rettungsleitstellen, des Rettungsdienstes i.S.d. § 1 Abs. 2 SHRDG sowie der Luftrettung, optional auch, soweit für die Qualitätssicherung im Rettungsdienst erforderlich, Daten der Behandlungseinrichtungen gemäß § 10 Absatz 3 SHRDG,
 4. die Analyse und Identifikation von Verbesserungsmöglichkeiten,
 5. die Bereitstellung der Ergebnisse der Datenerfassung und -auswertung (auch für die Öffentlichkeit) sowie
 6. die Führung und Organisation der AöR selbst.
- (2) Ergänzend kann die AöR eine Analyse der Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität im Rahmen wissenschaftlicher Studien durchführen.
- (3) Zur Sicherstellung der sachgerechten Umsetzung der Aufgaben aus Abs. 1 und 2 baut die AöR ein eigenes Qualitätsmanagement- und Informationssicherheitsmanagementsystem auf, entwickelt dieses kontinuierlich fort und lässt die Wirksamkeit und Eignung durch akkreditierte Zertifizierungsstellen regelmäßig überprüfen.
- (4) Die AöR erledigt die in Abs. 1 bis 2 beschriebenen Aufgaben auch für das Land Schleswig-Holstein und den Kreis Ostholstein, die Träger der Luftrettung sind. Insoweit schließen das Land Schleswig-Holstein und der Kreis Ostholstein einen Vertrag mit der AöR über die Aufgabenerledigung für die Luftrettung.

- (5) Die Träger stellen sicher, dass der AöR die für die Qualitätssicherung benötigten Daten zur Verfügung gestellt werden und führen die dafür erforderlichen Maßnahmen durch.
- (6) Die Träger behalten sich vor, die AöR mit der Erledigung weiterer Aufgaben zu beauftragen.
- (7) Räumlicher Wirkungsbereich ist das gesamte Gebiet des Landes Schleswig-Holstein.

§ 4

Organe, Verwaltung, Beirat

- (1) Die Organe der AöR sind der Vorstand und der Verwaltungsrat.
- (2) Die AöR bildet einen Beirat.

§ 5

Vorstand

- (1) Der Vorstand besteht aus einem hauptamtlich tätigen Mitglied.
- (2) Der Vorstand wird vom Verwaltungsrat längstens für die Dauer von 5 Jahren bestellt. Erneute Bestellungen sind zulässig.
- (3) Der Vorstand leitet die AöR eigenverantwortlich. Er ist zuständig für alle Aufgaben der AöR, soweit nicht durch Gesetz oder diese Satzung etwas anderes bestimmt ist. Der Vorstand ist auch zuständig für alle beamtenrechtlichen und arbeitsrechtlichen Entscheidungen und Maßnahmen. Der Vorstand ist oberste Dienstbehörde und Dienstvorgesetzter, soweit nicht der Verwaltungsrat oberste Dienstbehörde und Dienstvorgesetzter ist. Entscheidungen über Umstrukturierungen in der Verwaltung der AöR darf der Vorstand nur mit Zustimmung des Verwaltungsrats treffen.
- (4) Der Vorstand vertritt die AöR gerichtlich und außergerichtlich. Dies betrifft insbesondere die Abgabe privatrechtlicher Willenserklärungen und anderer privatrechtlicher Erklärungen und Gestaltungsakte, die Ausfertigung von Satzungen, die Unterzeichnung öffentlich-rechtlicher Verträge, den Erlass von Verwaltungsakten und die Abgabe sonstiger öffentlich-rechtlicher Erklärungen. Für arbeits- und beamtenrechtliche Maßnahmen und Anordnungen sowie allgemeine oder konkrete Weisungen gegenüber den Bediensteten der AöR gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend.

- (5) Der Vorstand hat den Verwaltungsrat über alle wichtigen Vorgänge rechtzeitig zu unterrichten und dem Verwaltungsrat in allen Angelegenheiten auf Anforderung Auskunft zu erteilen.

§ 6

Verwaltungsrat

- (1) Jeder Träger entsendet für die Dauer von fünf Jahren ein Mitglied in den Verwaltungsrat. Zusätzlich entsendet das Land Schleswig-Holstein für die Dauer von fünf Jahren ein Mitglied in den Verwaltungsrat. Erneute Entsendung der Mitglieder in den Verwaltungsrat ist möglich.
- (2) Die zuständigen Organe der Träger benennen jeweils ein stellvertretendes Verwaltungsratsmitglied. Im Falle der Verhinderung eines Verwaltungsratsmitglieds wird dieses Mitglied durch das stellvertretende Verwaltungsratsmitglied vertreten.
- (3) Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte eine Vorsitzende oder einen Vorsitzenden für die Dauer von fünf Jahren. Eine Abwahl ist jederzeit möglich, indem der Verwaltungsrat aus seiner Mitte eine neue Vorsitzende oder einen neuen Vorsitzenden wählt. Scheidet die Vorsitzende oder der Vorsitzende aus dem Verwaltungsrat aus, so hat der Verwaltungsrat eine neue Vorsitzende oder einen neuen Vorsitzenden für die Dauer von fünf Jahren zu wählen. Im Falle der Verhinderung wird die Vorsitzende oder der Vorsitzende durch eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter vertreten, für deren oder dessen Wahl, Wahlzeit und Abwahl die Sätze 1 bis 3 entsprechend gelten.
- (4) Das jeweils vom Träger entsandte Verwaltungsratsmitglied hat das Organ des Trägers, das ihn entsendet hat, über alle für den jeweiligen Träger bedeutsamen Vorgänge der AÖR zu unterrichten und dem Träger, das ihn entsendet hat, auf Verlangen Auskunft über alle Vorgänge der AÖR zu erteilen.
- (5) Die Mitglieder des Verwaltungsrats sind ehrenamtlich tätig und erhalten kein Sitzungsgeld.
- (6) Für die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsrates gelten §§ 22 ff. Gemeindeordnung (GO) entsprechend.

§ 7

Zuständigkeit des Verwaltungsrats

- (1) Der Verwaltungsrat überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. § 5 Absatz 5 gilt entsprechend. Der Verwaltungsrat hat auch das Recht, sich die Akten der AÖR vorlegen zu lassen und einzusehen. Jedes Verwaltungsratsmitglied hat das Recht, den Vorstand zu befragen.

- (2) Der Verwaltungsrat entscheidet über
 1. den Erlass von Satzungen im Rahmen der Aufgaben der AÖR sowie die Änderung der Organisationssatzung;
 2. die Beteiligung der AÖR an anderen juristischen Personen des öffentlichen Rechts, anderen juristischen Personen des Privatrechts sowie sonstigen Gesellschaften, Verbänden und Vereinigungen;
 3. die Bestellung und Abberufung des Vorstandes, die Regelung des Dienstverhältnisses mit der zum Vorstand bestellten Person; zudem obliegt dem Verwaltungsrat die Aufgabe der obersten Dienstbehörde und des Dienstvorgesetzten des Vorstands;
 4. die Feststellung und Änderung des Wirtschaftsplanes, die Zustimmung zu außerplanmäßigen Ausgaben sowie zu überplanmäßigen Ausgaben, sofern die Ausgaben den betreffenden Ansatz im Wirtschaftsplan um mehr als 50.000,- Euro übersteigen;
 5. die Veräußerung und den Erwerb von Anlagevermögen, insbesondere Erwerb, Kauf, Tausch und Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten, wenn das Geschäft nicht im Wirtschaftsplan enthalten ist und einen Gegenstandswert von 100.000,00 Euro überschreitet;
 6. die Festsetzung von Tarifen und Entgelten für Leistungen der AÖR;
 7. den Vorschlag an die Prüfungsbehörde für die Bestellung der Abschlussprüferin bzw. des Abschlussprüfers;
 8. die Feststellung des Jahresabschlusses;

9. die Ergebnisverwendung;
 10. die Entlastung des Vorstands;
 11. den Abschluss von öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verträgen mit einem der Träger oder mehreren der Träger;
 12. Stundungen, wenn der Betrag im Einzelfall 50.000,00 Euro überschreitet;
 13. den Erlass und die Niederschlagung von Forderungen, wenn der Betrag im Einzelfall 50.000,00 Euro überschreitet;
 14. die Gewährung und Aufnahme von Darlehen, die nicht im Wirtschaftsplan enthalten sind;
 15. die Übernahme von Bürgschaften, den Abschluss von Gewährverträgen und die Stellung von Sicherheiten für Dritte;
 16. den Verzicht auf Ansprüche und den Abschluss von Vergleichen, wenn der Betrag im Einzelfall 50.000,00 Euro überschreitet;
 17. die Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB;
 18. die Aufnahme von weiteren Trägern, den Austritt von Trägern;
 19. die Übernahme zusätzlicher Aufgaben
 20. die Erledigung weiterer Aufgaben
 21. die Aufhebung der AöR.
- (3) In unaufschiebbaren Angelegenheiten kann der Vorstand im Einvernehmen mit der oder dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats die notwendigen Maßnahmen treffen, wenn die Zustimmung oder Entscheidung des Verwaltungsrats nicht rechtzeitig eingeholt werden kann. Der Vorstand hat den Verwaltungsrat von den getroffenen Maßnahmen unverzüglich zu unterrichten. Im Übrigen gilt § 65 Abs. 4 GO entsprechend.
- (4) Gegenüber dem Vorstand vertritt die oder der Vorsitzende des Verwaltungsrats die AöR gerichtlich und außergerichtlich. Die oder der Vorsitzende des Verwaltungsrats vertritt die

AÖR gerichtlich und außergerichtlich, wenn noch kein Vorstand vorhanden oder der Vorstand handlungsunfähig ist.

§ 8

Einberufung, Sitzungsleitung, Beschlussfähigkeit

- (1) Der Verwaltungsrat tritt auf schriftliche Einladung der oder des Vorsitzenden zusammen. Die Einladung muss Tageszeit und Ort der Sitzung und die vorgesehene Tagesordnung angeben. Sie muss den Mitgliedern des Verwaltungsrats spätestens am siebten Tag vor der Sitzung zugehen. Die Einladungen sollen den stellvertretenden Mitgliedern des Verwaltungsrats nachrichtlich übersandt werden. Die konstituierende Sitzung des Verwaltungsrates berufen die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder des Städteverbandes Schleswig-Holstein und Schleswig-Holsteinischen Landkreistages ein. Sie nehmen bis zur Wahl einer Vorsitzenden oder eines Vorsitzenden diese Funktion kommissarisch wahr.
- (2) Der Verwaltungsrat ist mindestens einmal je Halbjahr einzuberufen. Er muss außerdem unverzüglich einberufen werden, wenn dies ein Viertel der Mitglieder des Verwaltungsrats unter Angabe des Beratungsgegenstands verlangt.
- (3) Die oder der Vorsitzende leitet die Sitzungen des Verwaltungsrats. Der Verwaltungsrat tagt in nichtöffentlicher Sitzung, es sei denn der jeweilige Beratungsgegenstand ist nach höherrangigen Vorschriften öffentlich zu behandeln. Im Einzelfall kann der Verwaltungsrat beschließen, öffentlich zu tagen. Der Vorstand nimmt an den Sitzungen des Verwaltungsrats teil. Ihm ist auf Verlangen das Wort zu erteilen. Der Verwaltungsrat kann den Vorstand von den Sitzungen durch Beschluss ausschließen, sofern ein oder mehrere Beratungsgegenstände dieses aus Sicht des Verwaltungsrats erfordern. Der Verwaltungsrat kann die Teilnahme weiterer Bediensteter der AÖR oder ihrer Träger zulassen.
- (4) Der Verwaltungsrat ist beschlussfähig, wenn sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates ordnungsgemäß geladen sind und mindestens zwei Drittel der kreisfreien Städte und Kreise vertreten sind. Die Vorsitzende oder der Vorsitzende soll die Beschlussfähigkeit zu Beginn jeder Sitzung prüfen. Über andere als in der Einladung angegebene Beratungsgegenstände darf nur Beschluss gefasst werden, wenn die Angelegenheit dringlich ist und der Verwaltungsrat der Behandlung mehrheitlich zustimmt.

- (5) Ist eine Angelegenheit wegen Beschlussunfähigkeit des Verwaltungsrats zurückgestellt worden und wird der Verwaltungsrat zum zweiten Mal zur Verhandlung über denselben Gegenstand einberufen, so ist er ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlussfähig, wenn bei der zweiten Ladung auf diese Folge ausdrücklich hingewiesen wurde.
- (6) Über die vom Verwaltungsrat gefassten Beschlüsse ist eine Niederschrift zu fertigen. Diese wird von der Vorsitzenden oder von dem Vorsitzenden unterzeichnet und den Mitgliedern des Verwaltungsrats sowie nachrichtlich deren Stellvertreterinnen und Stellvertretern übersandt. Erhebt bis zur darauffolgenden Sitzung nach Erhalt der Niederschrift niemand Einwendungen, so gilt die Niederschrift als genehmigt.
- (7) Die Sitzungen des Verwaltungsrats können in Form von Video- oder Telefonkonferenzen abgehalten werden, soweit der Verwaltungsrat nicht in öffentlicher Sitzung tagt.

§ 9

Beschlussfassung, Zustimmungsvorbehalte der Träger

- (1) Stimmberechtigte Mitglieder des Verwaltungsrats sind die Vertreter der Träger sowie der Vertreter des Landes Schleswig-Holstein.
- (2) Jedes stimmberechtigte Mitglied des Verwaltungsrats hat eine Stimme je 100 Euro Einlage des Trägers, der das betreffende Mitglied entsandt hat. Das vom Land Schleswig-Holstein entsandte Mitglied hat 20 Stimmen.
- (3) Beschlüsse des Verwaltungsrats kommen, soweit nachstehend oder in gesetzlichen Vorschriften nichts Abweichendes geregelt ist, zustande, wenn mehr Ja- als Neinstimmen abgegeben werden.
- (4) Entscheidungen über
 1. Änderungen der Aufgaben und des Gegenstands der AÖR sowie der Höhe des Stammkapitals,
 2. die Beteiligung der AÖR an anderen juristischen Personen des öffentlichen oder privaten Rechts,

3. die Aufstellung des fünfjährigen Finanzplans, des Wirtschaftsplans sowie über die Ergebnisverwendung,
4. die Aufnahme von weiteren Trägern oder den Austritt von Trägern,
5. der Abschluss von öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Verträgen mit anderen kommunalen Verwaltungsträgern über die Erledigung von Aufgaben
und
6. die Verschmelzung, Umwandlung oder Aufhebung der AÖR

bedürfen neben der Beschlussfassung des Verwaltungsrats der Zustimmung aller Träger und in den Fällen des Abs. 4 Nr. 1, 3, 4, und 6 auch des Landes.

- (5) Für die Änderung oder Aufhebung von Abs. 1 bis 4 sowie dieses Abs. 5 gilt Abs. 4 entsprechend.

§ 10

Beirat

Dem Beirat gehören Vertreter der Rettungsdienstträger, der Träger der Luftrettung, und der Kostenträger an. Die gleichzeitige Mitgliedschaft im Verwaltungsrat und im Beirat ist zulässig. Der Beirat berät die Organe der AÖR in Fragen der fachlichen Aufgabenwahrnehmung sowie in Grundsatzangelegenheiten. Näheres regelt eine vom Verwaltungsrat beschlossene Geschäftsordnung für den Beirat.

§ 11

Personalausstattung, personelle Unterstützung, Rechte und Aufgaben der Beteiligungsverwaltungen der Träger

- (1) Die AÖR verfügt über eigene Bedienstete und kann Bedienstete im Rahmen des Stellenplans einstellen.
- (2) Die AÖR kann sich von Bediensteten der Träger unterstützen und beraten lassen.
- (3) Die Beteiligungsverwaltungen der Träger dürfen sich, soweit andere Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, jederzeit über Angelegenheiten der AÖR informieren, an den Sitzungen des Verwaltungsrats und des Beirates teilnehmen und Unterlagen einsehen.

§ 12

Verpflichtungserklärungen

- (1) Erklärungen, durch die die AÖR verpflichtet werden soll, bedürfen der Schriftform. Sie sind vom Vorstand handschriftlich zu unterzeichnen.
- (2) Wird für ein Geschäft oder einen Kreis von Geschäften eine Bevollmächtigte oder ein Bevollmächtigter bestellt, so bedarf die Vollmacht der Form des Abs. 1.
- (3) Die Abs. 1 und 2 gelten nicht, wenn der Wert der Leistung der AÖR aufgrund der Verpflichtungserklärung den Betrag von 200,00 Euro im Einzelfall oder 2.400,00 Euro jährlich nicht übersteigt

§ 13

Wirtschaftsführung, Rechnungswesen

- (1) Die AÖR ist sparsam und wirtschaftlich unter Beachtung des Zwecks der AÖR zu führen. Der Wirtschaftsplan und die fünfjährige Finanzplanung sind den Trägern so rechtzeitig zuzuleiten, dass die Kreistage bzw. Ratsversammlungen der Träger den Wirtschaftsplan nach § 16 Abs. 2 Satz 2 KUVVO jeweils vor Beginn des Wirtschaftsjahres zur Kenntnis nehmen können.
- (2) Der Vorstand hat den Jahresabschluss, den Lagebericht und die Erfolgsübersicht innerhalb von drei Monaten nach Ende des Wirtschaftsjahres aufzustellen und nach Durchführung der Abschlussprüfung und Übersendung des Berichts über die Abschlussprüfung durch die Prüfungsbehörde dem Verwaltungsrat zur Feststellung vorzulegen. Die allgemeinen Vorschriften, die Vorschriften über den Ansatz, die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung, die Bewertung über den Anhang, die nach dem Dritten Buch des Handelsgesetzbuches (Erster und Zweiter Abschnitt) für den Jahresabschluss der großen Kapitalgesellschaften gelten, finden sinngemäß Anwendung, soweit sich aus der KUVVO nichts anderes ergibt. Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind vom Vorstand unter Angabe des Datums zu unterzeichnen. Der Jahresabschluss, der Lagebericht, die Erfolgsübersicht und der Bericht über die Abschlussprüfung sind den Trägern sowie dem Land zuzuleiten.

§ 14

Wirtschaftsjahr

Wirtschaftsjahr der AÖR ist das Kalenderjahr.

§ 15

Vergütungsoffenlegung

Die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Gesamtbezüge im Sinne von § 285 Nummer 9 des Handelsgesetzbuches (HGB) des Vorstandes sowie die für die Tätigkeit im Geschäftsjahr gewährten Leistungen für die Mitglieder des Verwaltungsrats sind nach Maßgabe des § 14 Abs. 1 GkZ zu veröffentlichen, ferner unter Namensnennung die Bezüge jedes einzelnen Mitgliedes dieser Personengruppen unter Aufgliederung nach Komponenten im Sinne des § 285 Nummer 9 Buchstabe a HGB; die individualisierte Ausweispflicht gilt auch für

- a) Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall einer vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit zu

gesagt worden sind, und für deren Voraussetzungen,

- b) Leistungen, die den genannten Mitgliedern für den Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind, mit ihrem Barwert sowie den von der AÖR während des Geschäftsjahres hierfür aufgewandten oder zurückgestellten Betrag unter Angabe der vertraglich festgelegten Altersgrenze,
- c) während des Geschäftsjahres vereinbarte Änderungen dieser Zusagen und
- d) Leistungen, die einem früheren Mitglied, das seine Tätigkeit im Laufe des Geschäftsjahres beendet hat, in diesem Zusammenhang zugesagt und im Laufe des Geschäftsjahres gewährt worden sind.

§ 16

Bekanntmachungen

- (1) Bekanntmachungen der AÖR erfolgen nach den §§ 1 Abs. 1 Nr. 3, 4 der Landesverordnung über die örtliche Bekanntmachung und Verkündung (BekanntVO) durch Bereitstellung auf der Internetseite der AÖR.
- (2) In der Form nach Abs. 1 sind auch die Feststellung des Jahresabschlusses, die Verwendung des Ergebnisses sowie das Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts bekannt zu machen. Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind an sieben Tagen öffentlich auszulegen. In der Bekanntmachung ist auf die Auslegung und auf den Ort hinzuweisen, an dem der Jahresabschluss und der Lagebericht eingesehen werden können.

- (3) Jede Person kann sich von der AöR [_ADRESSE_] kostenpflichtig Satzungen zusenden lassen. Textfassungen der Satzungen werden am Sitz der AöR zur Mitnahme bereitgehalten.

§ 17

Austritt von Trägern

- (1) Hat ein Träger den öffentlich-rechtlichen Vertrag, mit dem die AöR errichtet wurde oder mit dem der Träger der AöR beigetreten ist, gekündigt, so erfolgt der Austritt des Trägers durch
- Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen dem Träger und der AöR
- und
- Änderung dieser Satzung.

Der Austritt bedarf nach Maßgabe von § 19 d Abs. 4 Satz 2 GkZ der Zustimmung aller Träger und ist nach § 19 d Abs. 4 Satz 2 GkZ der zuständigen Aufsichtsbehörde nach § 20 GkZ anzuzeigen.

- (2) Der austretende Träger erhält die von ihm auf das Stammkapital geleistete Bareinlage zurück gezahlt. Eine Verzinsung von Bareinlagen erfolgt nicht.
- (3) Zusätzlich zur Stammeinlage von einem oder mehreren Trägern erbrachte Nebenleistungen werden nicht an den betreffenden Träger zurückgegeben oder zurückgezahlt. Insoweit erfolgt auch keine Entschädigung in Geld.
- (4) Der austretende Träger ist zur Zahlung eines angemessenen Ausgleichsbetrages an die AöR verpflichtet. Dies gilt nicht, soweit sich der austretende Träger und die AöR in dem nach Abs. 1 abzuschließenden Vertrag auf die Übernahme von Beamtinnen und Beamten der AöR durch den austretenden Träger und auf den Wechsel von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern von der AöR zum austretenden Träger verständigen und diese Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit dem Wechsel einverstanden sind. Der austretende Träger und die AöR können vertraglich Regelungen treffen, die von den Abs. 1 bis 3 und Abs. 4 Satz 1 und 2 abweichen.
- (5) Die Abs. 1 bis 4 gelten nicht, wenn der Verwaltungsrat nach einer Kündigung der Trägerschaft durch einen oder mehrere Träger die Aufhebung der AöR nach § 18 beschließt, bevor der Austritt oder die Austritte wirksam geworden ist bzw. sind. In diesem Fall gilt die

Kündigung der Trägerschaft zugleich als Zustimmung zur Aufhebung nach § 19 d Abs. 4 Satz 2 GkZ.

§ 18

Aufhebung der AÖR, Liquidation

- (1) Die Aufhebung der AÖR erfolgt durch einstimmigen Beschluss des Verwaltungsrats und die nachfolgende Zustimmung aller Träger. Bei der Beschlussfassung des Verwaltungsrats ist der Vertreter bzw. sind die Vertreter des Trägers oder der Träger, der oder die zuvor eine Kündigung der Trägerschaft ausgesprochen hat bzw. haben, von der Abstimmung ausgeschlossen.
- (2) Nach der Aufhebung ist die AÖR zu liquidieren. Für die Liquidation ist der Vorstand zuständig. Forderungen der AÖR gegenüber Dritten sind geltend zu machen; Verbindlichkeiten der AÖR sind zu erfüllen. Das danach verbleibende Vermögen ist unter den Trägern nach dem Verhältnis ihrer Stammeinlagen zu verteilen. Soweit das Vermögen aus Geld, in hinreichend kleiner Stückelung handelbaren Wertpapieren, Forderungen gegenüber Banken oder ähnlichen Gegenständen besteht, ist das Vermögen durch Zahlung, Banküberweisung, Abtretung, Übertragung, Übergabe o. ä. zu verteilen. Andere Vermögensgegenstände sind im Zuge der Liquidation zu veräußern, soweit sich die Träger nicht vertraglich über die Aufteilung oder Verteilung einigen. Nebenleistungen, die ein Träger oder mehrere Träger zusätzlich zur Stammeinlage erbracht haben, werden nicht gesondert zurückgegeben oder entschädigt.
- (3) Übersteigen die Verbindlichkeiten der AÖR das Vermögen der AÖR, so haben die Träger die AÖR zu gleichen Teilen mit den für die Erfüllung der Verbindlichkeiten der AÖR erforderlichen Mitteln auszustatten.
- (4) Die Träger sollen die Übernahme der Beamtinnen und Beamten der AÖR durch die Träger sowie den Wechsel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der AÖR zu den Trägern durch Vertrag einvernehmlich regeln. Im Übrigen gilt für die Beamtinnen und Beamten § 27 Abs. 3 LBG in Verbindung mit § 16 Abs. 3 BeamtStG.

§ 19
Inkrafttreten

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Die vorstehende Satzung wird hiermit ausgefertigt und ist bekannt zu machen.

[____], den [____]

(Unterschriften)

[____]

[____]

Vorstand

[____]

(L. S.)

Ministerium für Inneres, ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung | Postfach 71 25 | 24171 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landkreistag
z. Hd. Herrn Fridtjof Arens
Reventlouallee 6
24105 Kiel

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: IV 369
Meine Nachricht vom: /

Fabian Hartmann
fabian.hartmann@im.landsh.de
Telefon: 0431 988-3457
Telefax: 0431 988 614-3457

25. August 2021

Gründung der Zentrale Stelle Rettungsdienst AöR

Sehr geehrter Herr Arens,

haben Sie vielen Dank für die überarbeitete Organisationssatzung (Stand: 16.08.2021). Aus unserer Sicht sind in diesem Entwurf alle kommunalrechtlichen Voraussetzungen enthalten, sodass dieser Entwurf zur Abstimmung in die kommunalen Gremien gegeben werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Fabian Hartmann

Inhaltsverzeichnis

I.	Haushaltssatzung	
II.	Vorbericht zum Wirtschaftsplan Haushaltsjahre 2022 bis 2026	
	Erfolgsplan Haushaltsjahre 2022 bis 2026 mit Erläuterungen zu Erträgen und Aufwendungen	
	Finanzplan Haushaltsjahre 2022 bis 2026 mit Erläuterungen zu Einzahlungen und Auszahlungen	
	Finanzplan 2022 bis 2026 (5 Jahre) mit Erläuterungen und einer Übersicht der Auswirkungen auf die Haushalte der Träger	
III.	Anhang	
	Ergebnisplan (§ 2 GemHVO-Doppik) der Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 1
	Finanzplan (§ 3 GemHVO-Doppik) der Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 2
	Kosten- und Leistungsnachweis (KLN) der Haushaltsjahre 2022 bis 2024	Anlage 3
	Kostenanteilsermittlung der Träger Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 4
	Stellenplan (§ 9 GemHVO-Doppik)	Anlage 5
	Investitionsplan	Anlage 6
	Erläuterungsbogen zur Abschreibung (KLN-Position Lfd. Nr. 61)	Anlage 7

I. Haushaltssatzung der ZSR AöR, Kiel

Seite 1

Wirtschaftsplan
Zentrale Stelle Rettungsdienst nach dem Schleswig-Holsteinischen
Rettungsdienstgesetz (§ 10 Abs. 1 SHRDG) AöR

Wirtschaftsplan für das Haushaltsjahr 2022

Aufgrund § 16 der Landesverordnung über Kommunalunternehmen (KUVVO) wird folgender Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2022 beschlossen:

§ 1 Ergebnis- und Finanzplan

Der Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2022 wird wie folgt festgesetzt.

1.1 im Ergebnisplan

der Gesamtbetrag der ordentlichen Erträge auf	535.193 EUR
der Gesamtbetrag der ordentlichen Aufwendungen auf	535.193 EUR
der Saldo der ordentlichen Erträge und Aufwendungen auf	0 EUR

1.2 im Finanzplan

die ordentlichen Einzahlungen auf	535.193 EUR
die ordentlichen Auszahlungen auf	503.890 EUR
der Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen auf	31.303 EUR

§ 2

2. Es werden festgesetzt:

der Gesamtbetrag der Kredite zur Finanzierung von Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen auf	0 EUR
der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0 EUR
der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0 EUR

§ 3 Stellen gemäß Stellenplan

Die Gesamtzahl der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen beträgt 5 Vollzeitäquivalente (VzÄ).

§ 4 Inkrafttreten

Ort _____

Siegel

Vorstand

II. Vorbericht zum Wirtschaftsplan 2022 bis 2026

1. Allgemeines

1.1 Rechtsgrundlagen

(1) Mit Landesvorschrift vom 28. März 2017 Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz (SHRDG) ist ein Gesetz erlassen worden, mit dem der Bevölkerung bedarfs- und fachgerecht Leistungen des Rettungsdienstes zu tragbaren Kosten zur Verfügung zu stellen.

(2) Nach § 10 Abs. 1 S. 3 SHRDG sind die Rettungsdienststräger sowie die Träger der Luftrettung verpflichtet, Maßnahmen durchzuführen und zu unterstützen, die die Qualität im Rettungsdienst sichern. Gemäß § 10 Abs. 3 S. 3 SHRDG ist von den Rettungsdienststrägern und den Trägern der Luftrettung eine zentrale Stelle für die Qualitätssicherung im Rettungsdienst zu errichten.

Namentlich soll diese Aufgabe von der zu errichtenden „Zentralen Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts“ (AÖR) erledigt werden. Perspektivisch ist seitens der Träger grundsätzlich auch vorgesehen, der AÖR ggf. auch weitere Aufgaben zu übertragen oder die AÖR in die Erledigung weiterer Aufgaben einzubinden. Derzeit bestehen hierfür keine konkreten Planungen.

(3) Die AÖR, als die zentrale Stelle nach § 10 Abs. 1 Satz 3 SHRDG erledigt auf Grundlage eines Dienstleistungsverhältnisses die Aufgabe, anhand einer standardisierten elektronischen Datenerfassung und -auswertung eine regelmäßige Analyse der Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität des Rettungsdienstes vorzunehmen, um daraus mögliche Verbesserungen zu ermitteln und deren Umsetzung durch die Rettungsdienststräger und Träger der Luftrettung zu begleiten.

Dies umfasst im Einzelnen:

1. die Erarbeitung der zu erfassenden beziehungsweise zu berechnenden Indikatoren für die Qualitätssicherung,
2. die Festlegungen der Datengrundlage und Standards für den Datenaustausch, die Bereitstellung der Infrastruktur für den Datenaustausch,
3. die Erfassung und Prüfung von Daten der Rettungsleitstellen, des Rettungsdienstes i.S.d. § 1 Abs. 2 SHRDG sowie der Luftrettung, optional auch, soweit für die Qualitätssicherung im Rettungsdienst erforderlich, Daten der Behandlungseinrichtungen gemäß § 10 Absatz 3 SHRDG,
4. die Analyse und Identifikation von Verbesserungsmöglichkeiten,
5. die Bereitstellung der Ergebnisse der Datenerfassung und -auswertung (auch für die Öffentlichkeit) sowie
6. die Führung und Organisation der AÖR selbst.

Ergänzend kann die AÖR eine Analyse der Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität im Rahmen wissenschaftlicher Studien durchführen. Zur Sicherstellung der sachgerechten Umsetzung der Aufgaben aus Abs. 1 und 2 baut die AÖR ein eigenes Qualitätsmanagement- und Informationssicherheitsmanagementsystem auf, entwickelt dieses kontinuierlich fort und lässt die Wirksamkeit und Eignung durch akkreditierte Zertifizierungsstellen regelmäßig überprüfen.

(4) Gemäß §16 der Landesverordnung über Kommunalunternehmen als Anstalt des öffentlichen Rechtes (KUVVO) in der Fassung vom 3. April 2017 hat das Kommunalunternehmen vor Beginn eines jeden Wirtschaftsjahres einen Wirtschaftsplan aufzustellen. Dieser besteht aus dem Erfolgsplan und dem Vermögensplan. Dem Wirtschaftsplan ist ein Stellenplan entsprechend § 9 der

Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik (GemHVO-Doppik) vom 30. August 2012 (GVOBl. Schl.-H. S. 646), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Juni 2016 (GVOBl. Schl.-H. S. 410), beizufügen. Dem Wirtschaftsplan sind als Anlagen beizufügen:

1. ein Vorbericht, der den Wirtschaftsplan insgesamt erörtert,
2. ein Erfolgsübersichtsplan bei Kommunalunternehmen mit mehr als einem Unternehmenszweig,
3. ein fünfjähriger Finanzplan.

Der Wirtschaftsplan muss dem Verwaltungsrat vor Beginn des Wirtschaftsjahres zur Kenntnis gegeben werden.

1.2 Allgemeine Bemerkungen

Die Gründung der Zentralen Stelle Rettungsdienst als Anstalt des öffentlichen Rechts erfolgt zum 01.01.2022. Das Wirtschaftsjahr ist das Kalenderjahr.

Grundlage für die Aufstellung des Wirtschaftsplanes für die Haushaltsjahre 2022 bis 2026 sind eigene Recherchen und Einschätzungen aus vergleichbaren Organisationen bzw. Einrichtungen des Rettungsdienstes.

Die Planung erfolgt nach den Regeln der doppelten Buchführung (Doppik), da auch das einzurichtende Finanz- und Rechnungswesen den Regeln der Doppik entsprechen wird.

Die geplanten Kostenarten orientieren sich weitestgehend an dem Kosten- und Leistungsnachweis (KLN) der Kostenträger (Anlage 3).

Der Wirtschaftsplan für die Haushaltsjahre 2022 bis 2026 wird folgend erläutert.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Die Erlös- und Kostenplanung umfasst die Wirtschaftsjahre 2022 bis 2026 (Anlage 1).

Die Planung erfolgte unter Berücksichtigung aller bekannten wirtschaftlichen Faktoren bei maximalem Kostenansatz, entsprechend dem Vorsichtsprinzip.

Die Kostenplanung erfolgt zu Bruttowerten. Gemäß Umsatzsteuergesetz (UStG) sind juristische Personen des öffentlichen Rechts nur im Rahmen als Betrieb gewerblicher Art vorsteuerabzugsberechtigt.

Vom Wahlrecht der Sofortabschreibung für Geringwertige Wirtschaftsgüter wurde kein Gebrauch gemacht.

Soweit Kostenentwicklungen nicht bekannt sind, wird die tendenzielle Entwicklung dieser Kosten zu Grunde gelegt. Außerordentliche Einflüsse, die je nach Situation die Jahresergebnisse verbessern oder verschlechtern, werden bei dieser Prognose nicht berücksichtigt, da sie nicht kalkulierbar sind. Kostensteigerungen wurden bis zum Haushaltsjahr 2025 berücksichtigt, das Haushaltsjahr 2026 entspricht dem Vorjahr.

Eventuelle Abweichungen sind bedingt durch Rundungsdifferenzen.

Bei Umsetzung der geplanten Daten ergeben sich folgende zu finanzierende Kostenstrukturen für die Wirtschaftsjahre 2022 bis 2026.

2. Entwicklung der Erträge und Aufwendungen aus laufender Verwaltungstätigkeit und Jahresergebnis

Bezeichnung	Erträge und Aufwendungen (€)				
	Haushaltsjahr				
	2022	2023	2024	2025	2026
Kostenerstattungen und Kostenumlagen f. lfd. Zwecke	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
Personalkosten	383.000	392.575	402.389	412.449	412.449
Sachkosten Personal	4.375	0	0	0	0
Gebäude- und Grundstückskosten	24.000	24.480	24.970	25.469	25.469
Kosten Technik u. Kommunikation	27.960	28.519	29.090	29.671	29.671
Verwaltungskosten	64.555	51.544	48.415	49.383	49.383
Sonstige Sachkosten	0	15.500	0	0	0
Abschreibung	31.303	31.303	31.303	31.303	2.665
Zinsen	0	0	0	0	0
Aufwendungen gesamt	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
Laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit	0	0	0	0	0
Finanzergebnis	0	0	0	0	0
Jahresergebnis vor Veränderung der Rücklagen	0	0	0	0	0
Entnahme aus der zweckgebundenen Ergebnisrücklage	0	0	0	0	0
Jahresergebnis	0	0	0	0	0

Die laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit enthalten die Zuwendungen für laufende Zwecke der 17 Kostenträger, die zur Deckung der oben ausgewiesenen Aufwendungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit in den Jahren 2022 bis 2026 benötigt werden. Siehe dazu Pkt. 7.

Bei den Aufwendungen aus der laufenden Verwaltungstätigkeit handelt es sich im Einzelnen um:

1. Personalaufwendungen

Nr. 3 Personalkosten:

Grundlage für die Planung der Personalaufwendungen ist der Stellenplan (Anlage 5). Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Wirtschaftsplanes war noch nicht detailliert absehbar, wie die einzelnen Aufgaben, Zeitabläufe oder Inhalte zur Umsetzung der Anforderungen abschließend und konkret personell zu strukturieren sind. Insofern handelt es sich um eine erste fachliche Annäherung. Die Personalbedarfsplanung steht in einer unmittelbaren Abhängigkeit mit der Zusammenarbeit mit den Trägern und den Rettungsdiensten. Insofern unterliegt die Personalbedarfsplanung regelmäßigen Überprüfungen um ggf. Anpassungen vornehmen zu können.

Die Personalaufwendungen sind in Anlehnung an den TVÖD ermittelt.

Geplant ist die Einstellung von 5 Mitarbeitern (Vollzeit) in folgenden Funktionen:

Mitarbeiter QS-Bereich Notfallmedizin (Arzt) in Personalunion, laut TV Ärzte VKA, Bereich 8 Entgeltgruppe I	90.000 €
Sekretariat / Finanz- und ReWe, TVÖD Anl. A Bereich 7, E 8	56.000 €
Mitarbeiter QS-Bereich Leitstellen Rettungsdienst, TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11	79.000 €
Mitarbeiter IT-Entwicklung/-Administration, TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11	79.000 €

Mitarbeiter QS-Bereich Statistik,
TVÖD Anl. A Bereich 4, E 11

79.000 €

Berücksichtigt sind jeweils 12 Bruttogehälter zzgl. ca. 70% Jahressonderzahlung von einem Monatsgehalt. Die Unfallversicherung (BG) ist mit ca. 190 € und Beihilfen sind mit ca. 15 € berechnet. Darüber hinaus ist ein Leistungsentgelt gem. § 18 (3) TVÖD von ca. 2% der ständigen Monatswerte berücksichtigt. Für die Folgejahre ab 2023 wurden Entgeltsteigerungen von jeweils 2,5% geplant.

2. Sachkosten Personal

Nr. 16 Personalbeschaffungskosten:

Für die Durchführung von Bewerbungsgespräche und Auswahlverfahren werden Kosten je einzustellenden Mitarbeiter wie folgt kalkuliert:

1,75 Tagessätze a. 500 € (5 x 1,75 Tagessätze = 8,75 Tagessätze zu 500 € = 4.375 €)

Grundlage der Berechnung: Tagessatz der VAK-S-H für Dienstleistungen bei Personalauswahlverfahren.

Hinweis: Die folgenden Sachkosten (Nr. 3 – 6) laut Kosten- und Leistungsnachweis (Anlage 3) werden für die Haushaltsfolgejahre mit einer Kostensteigerung von 2% p.a. kalkuliert. Ausgenommen davon sind einmalige Aufwendungen die ausschließlich im Haushaltsjahr der Gründung verursacht werden und die detailliert ermittelten Abschreibungen.

3. Gebäude- und Grundstückskosten

Nr. 20 Miete, Pacht:

Geplant ist die Anmietung von:

5 Büroräume a. 15 m²

1 Sozialraum a. 10 m²

1 Lagerraum/Archiv a. 10 m²

1 Besprechungsraum a. 25 m²

Der marktübliche Mietzins für Gewerbeimmobilien (Büroräume) liegt in Kiel bei ca. 13 €/m² monatlich ohne Nebenkosten.

Nr. 24 Betriebskosten:

Die Nebenkosten für Energie, öffentliche Abgaben, Versicherungen, Wartung, Reinigung, Hausmeister, Verwaltung wird mit monatlich 3 €/m² ermittelt (Orientierung an OSCAR Büronebenkostenanalyse 2019).

4. Kosten Technik u. Kommunikation

Nr. 44 Aufwand f. Telef. u. Internet:

Der Aufwand für Telefon (Festnetz und Mobilfunk) und Internet ist monatlich mit ca. 240 € je Mitarbeiter kalkuliert.

Nr. 46 laufende Kosten für Bürogeräte (Miete, Leasing, Betriebskosten-Digitalfunk):

Für Leasing der Server-Hardware und der Software (inkl. Lizenzen) werden 1.000 € monatlich kalkuliert (Mail-Server, allgemeine Laufwerke etc.).

Für einen zu leasenden Kopierer und Toner werden monatliche Kosten von 130 € veranschlagt. Bei einem alternativen Kauf eines Kopierers entstehen Investitionen mit den entsprechenden Abschreibungen und Kosten für Büromaterial.

5. Verwaltungskosten

Nr. 49 Geschäftsbedarf:

Der geplante Geschäftsbedarf enthält Kosten für u.a. die mit ca. 350 € je Mitarbeiter p.a. geplant werden.

Des Weiteren werden hierunter die Kosten für Fachzeitschriften, wissenschaftliche Publikationsportale sowie Zugänge zu Fachliteratur in digitaler Form je Mitarbeiter mit 600 € p.a. berücksichtigt.

Nr. 50 EDV-Kosten (Nutzerbetreuung):

Die EDV-Kosten (Nutzerbetreuung) werden mit ca. 1.000 € p.a. veranschlagt.

Für die Aktualisierung der Server-Hardware: 2.500 €/p.a. (nicht zu verwechseln mit Server für Mails, Dokumente etc.).

Für die Wartung und Service Datenbank: 6.500 €/p.a.

Für Wartung und Service: 500 € je Monat,

Für einmalige Einrichtung der Arbeitsplätze 1.500 € je Mitarbeiter (Haushaltsjahr 2022).

Nr. 51 Reisekosten:

Für Reisekosten ohne Dienst-PKW für Fahrtkosten, Übernachtungen etc. werden mit monatlichen Kosten je Mitarbeiter von ca. 267 € geplant. Geschätzt wird das im 1. Haushaltsjahr (2022) vier Mitarbeiter wöchentlich zwei Dienstreisen (40 Wochen im Jahr) unternehmen, die jeweils 50 € Reisekosten verursachen. Hierunter sind auch mehrtägige Reisen außerhalb Schleswig-Holsteins, bspw. zur SQRBW nach Stuttgart einkalkuliert. Für die Folgejahre sollte sich die Anzahl der Dienstreisen jeweils halbieren.

Nr. 52 Rechts- und Beratungskosten:

Für die jährliche Steuerberatung (Erstellung Jahresabschluss: Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang und Lagebericht) werden ca. 2.500 € bis 5.000 €,

für die laufende externe Finanzbuchhaltung ca. 2.000 € p.a., für die laufende Lohnabrechnung 18 € je Monat je Mitarbeiter zzgl. einmalige Kosten 1.365 €,

und für die laufende Personalverwaltung Kosten von ca. 86 €/mtl. je Mitarbeiter geplant.

Nr. 53 Versicherungen:

Versicherungen fallen für eine Betriebshaftpflicht -und Geschäftsversicherung mit 1.200 € p.a. an.

Nr. 54 Repräsentationskosten (Corporate Design u.a.):

Für die Entwicklung eines Corporate Design: Logo, Vorlagen für Dokumente, Brandbook etc. sind einmalig 4.500 € veranschlagt.

6. Sonstige Sachkosten

Nr. 58 Sachverständige und ähnliche Kosten:

Für die Vorbereitung und Implementierung eines Qualitätsmanagementsystems, im Haus-haltsjahr 2023, fallen für die externe Unterstützung Kosten i.H. 12.500 € und für die Zertifizierung 3.000 € an.

7. Abschreibung

Die aktivierungspflichtigen Aufwendungen des Anlagevermögens, werden im Einzelnen wie folgt geplant (Anlage 6 Investitionsplan):

Lfd. Nr.	Anzuschaffender Vermögensgegenstand	Einzelwert	Anzahl	2022	ND/Jahre	Afa p.a.	Afa 2022	Afa 2023	Afa 2024	Afa 2025	Afa 2026
1	Schreibtisch	1.500 €	5	7.500 €	13	577 €	577 €	577 €	577 €	577 €	577 €
2	Sideboards und Regale	1.000 €	5	5.000 €	13	385 €	385 €	385 €	385 €	385 €	385 €
3	Bürostuhl	500 €	5	2.500 €	13	192 €	192 €	192 €	192 €	192 €	192 €
4	Ausstattung (Whiteboard, allg. Büroausstattung mit Kleinteilen etc.)	500 €	5	2.500 €	5	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
5	Küchenmöbel	3.000 €	1	3.000 €	10	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €
6	Elektrogeräte (Kühlschrank, Mikrowelle, Spülmaschine etc.)	2.500 €	1	2.500 €	10	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €
7	Hardware 5 PC Arbeitsplätze	1.750 €	5	8.750 €	4	2.188 €	2.188 €	2.188 €	2.188 €	2.188 €	0 €
8	Standardsoftware z. B. ms office f. 5 Arbeitsplätze	160 €	5	800 €	4	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	0 €
9	Ausstattung für Besprechungsraum: Stühle, Tisch, Beamer, Leinwand, WhiteBoard etc.)	6.000 €	1	6.000 €	13	462 €	462 €	462 €	462 €	462 €	462 €
10	Datenbank	45.000 €	1	45.000 €	4	11.250 €	11.250 €	11.250 €	11.250 €	11.250 €	0 €
11	Server-Hardware	60.000 €	1	60.000 €	4	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	0 €
Summe:				143.550 €		31.303 €	31.303 €	31.303 €	31.303 €	31.303 €	2.665 €

Planerisch wird vom Wahlrecht der Sofortabschreibung für Geringwertige Wirtschaftsgüter kein Gebrauch gemacht. Ein Geringwertiges Wirtschaftsgut (GWG) ist ein Wirtschaftsgut, dessen Anschaffungskosten von bis zu 1.000 € netto (Steuerjahr 2021) liegen.

8. Zinsen

Kontokorrentzinsen für gelegentliche Kontoüberschreitungen werden keine angenommen.

3. Entwicklung der Einzahlungen und Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit

Bezeichnung	Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit (€) Haushaltsjahr				
	2022	2023	2024	2025	2026
Kostenerstattungen und Kostenumlagen f. lfd. Zwecke	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
	0	0	0	0	0
Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit gesamt	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
Personalkosten	383.000	392.575	402.389	412.449	412.449
Sachkosten Personal	4.375	0	0	0	0
Gebäude- und Grundstückskosten	24.000	24.480	24.970	25.469	25.469
Kosten Technik u. Kommunikation	27.960	28.519	29.090	29.671	29.671
Verwaltungskosten	64.555	51.544	48.415	49.383	49.383
Sonstige Sachkosten	0	15.500	0	0	0
Zinsen	0	0	0	0	0
Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit gesamt	503.890	512.618	504.863	516.972	516.972
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit	31.303	31.303	31.303	31.303	2.665
Saldo der Zins- und der sonstigen Finanzierungsein- u. auszahlungen	0	0	0	0	0
Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	31.303	31.303	31.303	31.303	2.665

Siehe Erläuterungen zu den einzelnen Positionen unter Pkt. 2., hier die Entwicklung der liquiditätswirksamen Erträge (Einzahlungen) und Aufwendungen (Auszahlungen).

Der Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen ergibt sich aus dem Sachverhalt, dass die rentabilitätsmäßigen Aufwendungen des Ergebnisplanes Abschreibungen i.H. 31.303 € p.a. (bis zum Haushaltsjahr 2025, danach 2.665 € p.a.) enthalten. Diese werden über die Kostenumlagen der Träger refinanziert. Die liquiditätswirksamen Aufwendungen des Finanzplanes enthalten jedoch

keine Abschreibungen. Die liquiden Überschüsse sind der Rücklage zuzuführen, um ggf. in Folgejahren Ersatzinvestitionen zu tätigen.

Im Finanzplan werden die Geschäftsvorfälle aus dem Ergebnisplan finanziell abgewickelt, soweit sie sich nicht ausschließlich im Ergebnisplan auswirken, wie z.B. Abschreibungen und Investitionen.

Weitere Erläuterungen zu den Einzahlungen /Auszahlungen aus laufender Verwaltungs-tätigkeit ergeben sich aus den Ausführungen zum Ergebnisplan. Insofern ist eine besondere Erläuterung in der Regel nicht erforderlich. Da die Inhalte der gleichlautenden Positionen von Finanzplan und Ergebnisplan übereinstimmen, gelten für den Finanzplan insoweit auch die Ausführungen zum Ergebnisplan. Die übrigen Komponenten der Finanzplanung sind durch ihre sachliche Bezeichnung selbsterklärend. Damit erübrigen sich Erläuterungen zum Inhalt der Finanzplanungspositionen; insoweit wird auf die Angaben zu den einzelnen Positionen der Ergebnisplanung Bezug genommen.

4. Entwicklung der Einzahlungen und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit

Bezeichnung	Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (€)				
	Haushaltsjahr				
	2022	2023	2024	2025	2026
Zuwendungen der Träger für Investitionen	143.550	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
Einzahlungen aus Investitionstätigkeit gesamt	143.550	0	0	0	0
5 Schreibtische	7.500	0	0	0	0
5 Sideboards und Regale	5.000	0	0	0	0
5 Bürostühle	2.500	0	0	0	0
5 Ausstattung je Arbeitsplatz (Whiteboard, allg. Büroausstattung mit Kleinteilen etc.)	2.500	0	0	0	0
1 Küchenmöbel	3.000	0	0	0	0
1 Elektrogeräte (Kühlschrank, Mikrowelle, Spülmaschine etc.)	2.500	0	0	0	0
5 Hardware PC-Arbeitsplätze	8.750	0	0	0	0
5 Standardsoftware z. B. ms office f. 5 Arbeitsplätze	800	0	0	0	0
1 Ausstattung für Besprechungsraum: Stühle, Tisch, Beamer, Leinwand, WhiteBoard etc.)	6.000	0	0	0	0
1 Datenbank	45.000	0	0	0	0
1 Server-Hardware	60.000	0	0	0	0
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit gesamt	143.550	0	0	0	0
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0

Die geplanten Investitionen i.H. 143.550 € werden durch Zuwendungen der Träger für Investitionen (mit je 1/17 entsprechend 8.444 €) refinanziert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Wirtschaftsplanes steht noch nicht detailliert fest, welche Investitionen, in welcher Höhe zu welchem Zeitpunkt anfallen, insoweit können sich noch Veränderungen und Verschiebungen in die Folgejahre ergeben.

5. Entwicklung der Einzahlungen und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit

Keine Geschäftsvorfälle absehbar.

6. Liquiditätsplanung

Entwicklung der Liquidität

	2022	2023	2024	2025	2026
	€	€	€	€	€
Stand 01.01.					
Einzahlungen	30.000	61.303	92.606	123.909	155.212
Auszahlungen	678.743	543.921	536.166	548.275	519.638
	647.440	512.618	504.863	516.972	516.972
Stand 31.12.	61.303	92.606	123.909	155.212	157.877

Bei dem ausgewiesenen Liquiditätsvortrag zum 01.01.2022 handelt es sich um die zur Gründung der AÖR eingezahlten Stammkapitalanteile in Höhe 30.000 € von 15 Träger der insgesamt 17 Träger. Die weiteren Liquiditätsüberschüsse in den einzelnen Haushaltsjahren ergeben sich aus den refinanzierten Abschreibungen (cash flow I). Siehe dazu die Erläuterungen unter Pkt. 3 zweiter Absatz.

7. Kostenanteile der Träger

Am Stammkapital (30.000 €) der AÖR sind 15 Träger beteiligt. Die zu finanzierenden Aufwendungen und Investitionen verteilen sich auf die 17 unten aufgeführten Kostenträger wie folgt:

Kostenträger	lfd. Kosten p.a. je Träger					Investitionsanteile je Träger				
	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026
Hansestadt Lübeck	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Dithmarschen	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Nordfriesland	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Ostholsten (Luftrettungsträger)	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Pinneberg	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Plön	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Rendsburg Eckernförde	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Segeberg	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Steinburg	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Stormarn	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Landeshauptstadt Kiel	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
rdh rettungsdienst holstein AöR	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Rettungsdienst des Kreises Schleswig-Flensburg AöR	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Stadt Flensburg	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Stadt Neumünster	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Gesamtkosten 2022 bis 2026	535.193 €	543.921 €	536.166 €	548.275 €	519.638 €	143.550 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kostenanteile Träger	17	17	17			17	17	17	17	17
Ein Kostenanteil p.a.	31.482 €	31.995 €	31.539 €			8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Ein Kostenanteil im Quartal	7.870 €	7.999 €	7.885 €							
Ein Kostenanteil mtl.	2.623 €	2.666 €	2.628 €							

Für die Finanzierung der Verwaltungstätigkeit und Investitionen der AÖR sind die o.a. liquid-en Mittel in den Haushaltsjahren 2022 bis 2026 erforderlich. Um den liquiditätswirksamen Verpflichtungen termingerecht nachkommen zu können, müssen die liquiden Mittel im Vor-aus entweder monatlich, quartalweise oder jährlich im Voraus zur Verfügung stehen.

III. Anhang

Ergebnisplan (§ 2 GemHVO-Doppik) der Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 1
Finanzplan (§ 3 GemHVO-Doppik) der Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 2
Kosten- und Leistungsnachweis (KLN) der Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 3
Kostenanteilermittlung der Träger Haushaltsjahre 2022 bis 2026	Anlage 4
Stellenplan (§ 9 GemHVO-Doppik)	Anlage 5
Investitionsplan	Anlage 6
Erläuterungsbogen zur Abschreibung (KLN-Position Lfd. Nr. 61)	Anlage 7

Ergebnisplan gem. § 2 GemHVH-Doppik für die Haushaltsjahre 2022 bis 2026

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis des Vorvor- jahres	Ansatz des Vorjah- res	Ansatz des Haus- halts- jahr	Planung Haus- haltsjahr + 1	Planung Haus- haltsjahr + 2	Planung Haus- haltsjahr + 3	Planung Haus- haltsjahr + 4
1 ¹	2 ²	3	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
4	5	6	7	8	9	10			
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0	0	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
		414100 Zuschüsse f. lfd. Zwecke Träger 1- 17	0	0	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
42	3	+ sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0	0	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	0	0	0	0	0	0	0
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0	0
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0	0
472	9	+ / - Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0	0
	10	= ordentliche Erträge	0	0	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
50	11	Personalaufwendungen	0	0	383.000	392.575	402.389	412.449	412.449
		501200 Löhne u. Gehälter Beschäftigte nach TVöD	0	0	383.000	392.575	402.389	412.449	412.449
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	0	0	75.665	75.786	77.302	78.848	78.848
		523000 Mieten und Pachten	0	0	19.500	19.890	20.288	20.694	20.694
		523110 Nebenkosten	0	0	4.500	4.590	4.682	4.775	4.775
		523200 Leasing	0	0	13.560	13.831	14.108	14.390	14.390
		527140 Aufwand f. Soft- u. Hardwarepflege	0	0	23.500	23.970	24.449	24.938	24.938
		529000 Aufw f Sonst Dienstleistungen	0	0	14.605	13.505	13.775	14.050	14.050
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	0	0	31.303	31.303	31.303	31.303	2.665
		571000 Abschreib. immat. Vermögensgegenstände u. Sachanlagen	0	0	31.303	31.303	31.303	31.303	2.665
53	15	+ Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0
54	16	+ sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	45.225	44.257	25.172	25.676	25.676
		541000 Sonstige Personal- und Versorgungsaufwendungen	0	0	4.375	0	0	0	0
		542901 Repräsentationskosten	0	0	4.500	0	0	0	0
		543101 Bürobedarf	0	0	1.750	1.785	1.821	1.857	1.857
		543102 Bücher, Zeitschr., Zeitungen	0	0	3.000	3.060	3.121	3.184	3.184
		543105 Reisekosten	0	0	16.000	8.000	4.000	4.080	4.080
		543106 Sachverst Gerichts u ä Kosten	0	0	0	15.500	0	0	0
		543108 Aufwand f. Telef. u. Internet	0	0	14.400	14.688	14.982	15.281	15.281
		544000 Steuern Versicherungen Schadensfälle	0	0	1.200	1.224	1.248	1.273	1.273
	17	= ordentliche Aufwendungen (= Zeilen 11 bis 16)	0	0	535.193	543.921	536.166	548.275	519.638
	18	= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 10 / 17)	0	0	0	0	0	0	0
46	19	+ Finanzerträge	0	0	0	0	0	0	0
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0
	21	= Finanzergebnis (= Zeilen 19 und 20)	0	0	0	0	0	0	0
	22	= ordentliches Ergebnis (= Zeilen 18 und 21)	0	0	0	0	0	0	0
49	23	+ außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0	0
59	24	- außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0	0
	25	= außerordentliches Ergebnis (= Zeilen 23 und 24)	0	0	0	0	0	0	0
	26	= Jahresergebnis (= Zeilen 22 und 25)	0	0	0	0	0	0	0

Das amtliche Formular wurde um die Spalte 10 (Haushaltsjahr 2026) ergänzt
1 Die Ziffern geben an, in welchen Kontengruppen und Kontenarten veranschlagt wird.
2 laufende Nummerierung der Zeile
3 Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag

Finanzplan gem. § 3 GemHVH-Doppik für die Haushaltsjahre 2022 bis 2026

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis des Vorjahres	Ansatz des Vorjahres	Ansatz des Haushaltsjahres	Verpflichtungsermächtigungen	Planung Haushaltsjahr +1	Planung Haushaltsjahr +2	Planung Haushaltsjahr +3	Planung Haushaltsjahr +4
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1 ²	2 ³	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Laufende Verwaltungstätigkeit										
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben								
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen			535.193		543.921	536.166	548.275	519.638
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen								
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte								
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte								
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen								
65	7	+ sonstige Einzahlungen								
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen								
	9	= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit			535.193	0	543.921	536.166	548.275	519.638
70	10	Personalauszahlungen			383.000		392.575	402.389	412.449	412.449
71	11	+ Versorgungsauszahlungen								
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen			75.665		75.786	77.302	78.848	78.848
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen								
73	14	+ Transferauszahlungen								
74	15	+ sonstige Auszahlungen			45.225		44.257	25.172	25.676	25.676
	16	= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 10 bis 15)			503.890	0	512.618	504.863	516.972	516.972
	17	= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 9 / 16)			31.303	0	31.303	31.303	31.303	2.665
Investitionstätigkeit										
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen			143.550	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden			0	0	0	0	0	0
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen			0	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen			0	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen			0	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen Dritter)			0	0	0	0	0	0
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten			0	0	0	0	0	0
	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen			0	0	0	0	0	0
	26	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit			143.550	0	0	0	0	0
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen			0	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden			0	0	0	0	0	0
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen			143.550	0	0	0	0	0
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen			0	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen			0	0	0	0	0	0
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen Dritter)			0	0	0	0	0	0
	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen			0	0	0	0	0	0
	34	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (= Zeilen 27 bis 33)			143.550	0	0	0	0	0
	35	= Saldo aus Investitionstätigkeit (= Zeilen 26 / 34)			0	0	0	0	0	0
	36	= Finanzmittelüberschuss/-fehlbetrag (= Zeilen 17 und 35)			31.303	0	31.303	31.303	31.303	2.665
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen								
	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel								
792	39	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen			0		0	0	0	0
	40	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel								
	41	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit			0		0	0	0	0
	42	= Änderung des Bestandes an eigenen Finanzmitteln (= Zeilen 36 und 41)			31.303		31.303	31.303	31.303	2.665
	43	+ Anfangsbestand an Finanzmitteln		30.000	0		61.303	92.606	123.909	155.212
	44	= Liquide Mittel (= Zeilen 42 und 43)			61.303		92.606	123.909	155.212	157.877

Das amtliche Formular wurde um die Spalte 11 (Haushaltsjahr 2026) ergänzt

1 Angaben nur in Zeilen 27 bis 34; kein Pflichtbestandteil des Finanzplans.

2 Die Ziffern geben an, in welchen Kontengruppen und Kontenarten veranschlagt wird.

3 laufende Nummerierung der Zeile

Kosten- und Leistungsnachweis (KLN) ZSR AöR**Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts**

Plan-Kosten des Jahres:		Plan	Plan	Plan
<i>Lfd.Nr.</i>	<i>Kostenart</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
1	2	3	4	5
		€	€	€
1	Kosten			
3	Personal	383.000	392.575	402.389
13	Personalkosten	383.000	392.575	402.389
16	Personalbeschaffungskosten	4.375	0	0
18	Sachkosten Personal	4.375	0	0
20	Miete, Pacht	19.500	19.890	20.288
24	Betriebskosten	4.500	4.590	4.682
26	Gebäude- und Grundstückskosten	24.000	24.480	24.970
44	Aufwand f. Telef. u. Internet	14.400	14.688	14.982
45	Wartung, Reparatur	0	0	0
46	Miete, Leasing, Betriebskosten-Digitalfunk	13.560	13.831	14.108
47	Kosten Technik u. Kommunikation	27.960	28.519	29.090
49	Geschäftsbedarf	4.750	4.845	4.942
50	EDV-Kosten (Nutzerbetreuung)	23.500	23.970	24.449
51	Reisekosten	16.000	8.000	4.000
52	Rechts- und Beratungskosten	14.605	13.505	13.775
53	Versicherungen	1.200	1.224	1.248
54	Repräsentationskosten (Corporate Design u.a.)	4.500	0	0
55	Verwaltungskosten	64.555	51.544	48.415
58	Sachverständige und ähnliche Kosten	0	15.500	0
59	Sonstige Sachkosten	0	15.500	0
61	Abschreibung	31.303	31.303	31.303
68	Summe der Sachkosten	152.193	151.346	133.777
70	Summe der Gesamtkosten	535.193	543.921	536.166
72	Erträge			
76	Kostenerstattungen und Kostenumlagen f. lfd. Zwecke	535.193	543.921	536.166
81	Summe der Erträge	535.193	543.921	536.166
83	Jahresergebnis	0	0	0
87	kumuliertes Jahresergebnis	0	0	0

Anlage 10 zur VO/2021/10508

Kostenanteilmittlung
Zentrale Stelle Rettungsdienst Anstalt des öffentlichen Rechts

Kostenträger	Kostenanteile Träger					Ifd. Kosten p.a. je Träger					Investitionsanteile je Träger				
	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026
Hansestadt Lübeck	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Dithmarschen	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Herzogtum Lauenburg	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Nordfriesland	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Ostholsten (Luftrettungsträger)	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Pinneberg	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Plön	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Rendsburg Eckernförde	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Segeberg	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Steinburg	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreis Stormarn	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Landeshauptstadt Kiel	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
rdh rettungsdienst holstein AöR	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Rettungsdienst des Kreises Schleswig-Flensburg AöR	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Stadt Flensburg	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Stadt Neumünster	1	1	1	1	1	31.482 €	31.995 €	31.539 €	32.251 €	30.567 €	8.444 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Beteiligte anteilig	17	17	17	17	17	535.193 €	543.921 €	536.166 €	548.275 €	519.638 €	143.550 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Gesamtkosten 2022 bis 2026	535.192,88 €	543.920,88 €	536.166,12 €	548.275,33 €	519.637,83 €										
Ein Kostenanteil p.a.	31.481,93 €	31.995,35 €	31.539,18 €	32.251,49 €	30.566,93 €						8.444,12 €				
Ein Kostenanteil im Quartal	7.870,48 €	7.998,84 €	7.884,80 €	8.062,87 €	7.641,73 €										
Ein Kostenanteil mtl.	2.623,49 €	2.666,28 €	2.628,27 €	2.687,62 €	2.547,24 €										

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck



► **Nr. VO/2021/10627**
öffentlich

Lübeck, 11.11.2021

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Fraktion Freie Wähler & GAL: Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit - eine neue kommunale Initiative für stadtvträglicheren Verkehr"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Hansestadt Lübeck unterstützt die Städteinitiative **"Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine neue kommunale Initiative für stadtvträglicheren Verkehr"** und schließt sich mit Unterzeichnung der Erklärung deren Forderungen an.

Begründung:

„Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.“

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“

Quelle:

<https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2021/kurzpapier-staedteinitiative-tempo-30-mit-unterstuetzern.pdf>

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck



► **Nr. VO/2021/10650**
öffentlich

Lübeck, 15.11.2021

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Fraktion Freie Wähler & GAL: Beitritt Netzwerk der deutschen Bio-Städte

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Hansestadt Lübeck schließt sich dem Netzwerk der deutschen Bio-Städte an und wird damit erste Bio-Stadt in Schleswig-Holstein - neben Bremen und Hamburg die dritte Bio-Stadt in Norddeutschland.

Das Netzwerk der Bio-Städte hat zum Ziel, den Ökolandbau, die Weiterverarbeitung und die Nachfrage nach Bio-Lebensmitteln mit kurzen Transportwegen und regionaler Wertschöpfung verstärkt zu fördern.

Begründung:

Ziele der Zusammenarbeit (Auszug aus der Präambel siehe www.biostaedte.de)

„Die ökologische Landwirtschaft, weiterverarbeitende Bio-Betriebe, der Bio-Handel und der damit verbundene Konsum stehen für praktizierte Nachhaltigkeit, insbesondere wenn hierbei auf kurze Transportwege, Saisonalität und faire Geschäfts- und Handelsbeziehungen geachtet wird. Zudem sind Bio-Lebensmittel ein wichtiges Element einer modernen, gesunden Ernährung. Die Bio-Branche ist eine Wachstumsbranche mit hervorragenden ökonomischen Perspektiven.

Die Bio -Städte, -Gemeinden und –Landkreise setzen sich zum Ziel, den Ökolandbau, die Weiterverarbeitung und die Nachfrage nach Bio-Lebensmitteln mit kurzen Transportwegen und regionaler Wertschöpfung verstärkt zu fördern. Mittelfristig soll auch die Verwendung weiterer ökologischer und fair gehandelter Bio-Produkte (z.B. Textilien, Naturkosmetik), möglichst mit kurzen Transportwegen, vorangebracht werden.

Bei der Lebensmittelbeschaffung für öffentliche Einrichtungen, Veranstaltungen und Märkte räumen die Bio-Städte, -Gemeinden und -Landkreise den Bio-Lebensmitteln Vorrang ein. Insbesondere bei der Essenversorgung von Kindern und Jugendlichen setzen sie auf gesunde Bio-Lebensmittel.

Über vielfältige Aktionen, Veranstaltungen und Maßnahmen werden private Verbraucherinnen und Verbraucher einerseits, aber auch Großverbraucher, wie Betriebskantinen und Cateringunternehmen andererseits angesprochen, um sie für eine nachhaltige Lebensweise und gesunde Ernährung zu gewinnen. Darüber hinaus unterstützen die Bio -Städte, - Gemeinden und – Landkreise im Rahmen der Wirtschaftsförderung die Bio-Branche über Einzelprojekte und vernetzen Unternehmen, Organisationen und weitere Akteure. Sie fördern dadurch Arbeitsplätze in einer Zukunftsbranche.

Die Bio -Städte, -Gemeinden und -Landkreise streben eine Vernetzung auf nationaler Ebene an. Vom Erfahrungsaustausch, von gemeinsamen Veranstaltungen und Projekten sollen die beteiligten Kommunen in besonderer Weise profitieren. Sie wollen der kommunalen Kompetenz zur Förderung des Ökolandbaus sowie beim Einsatz und Verbrauch von Bio-Produkten ein stärkeres politisches Gewicht verschaffen.

Darüber hinaus kooperieren die Bio-Städte, -Gemeinden und –Landkreise mit dem europäischen Städteverbund „Città del Bio“, sind offen für Kooperationen mit sonstigen europäischen Bio-Städten und tragen zum Aufbau eines flächendeckenden Netzwerkes von Bio-Städten in Europa bei. Dies soll dem ökologischen Landbau auf europäischer Ebene einen entscheidenden Schub geben.“

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

► **Nr. VO/2022/10782**
öffentlich

Lübeck, 17.01.2022

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:

Geschäftsstelle der SPD Fraktion

Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: Christine Otte (E-Mail: otte@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

SPD+CDU:Keine Fütterung von wildlebenden Tieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten, für die Hansestadt Lübeck eine Satzung zu erlassen, die eine Fütterung von Möwen, Schwänen, Enten, Krähen, Wildtauben, Wildschweinen, Füchsen und Waschbären untersagt. Dieses Verbot soll auch das Auslegen von Futter- und Lebensmitteln, die erfahrungsgemäß von den aufgeführten Tieren aufgenommen werden, umfassen.

Dabei kann sich an Regelungen der Landeshauptstadt Kiel orientiert werden. Der Lübecker Bürgerschaft ist zu ihrer nächsten Sitzung ein entsprechender Satzungsentwurf entgegen zu bringen.

Begründung:

Immer wieder kommt es durch die unsachgemäße Fütterung von den o.a. Tieren zu einem Gefährdungspotential für Mensch und Tier. Deshalb ist es in immer mehr Orten, vorzugsweise auch Küstenstädten, durch Verordnungen untersagt, z.B. Tauben und Wasservögel zu füttern. Letztlich geht es dabei um die Abwendung von Gefahren für die öffentliche Sicherheit. Das Füttern der Möwen, Tauben und Krähen führt zu erheblichen Belästigungen, da die Tiere auf diese Weise die natürliche Scheu und Distanz verlieren und an die Futterstellen und das Füttern gewöhnt werden. Die Vögel werden bei enttäuschter Futtererwartung zunehmend aggressiv und attackieren gelegentlich auch Personen, die Speisen verzehren.

Zudem „plündern“ die Tiere öffentliche Abfallbehälter in z.B. Parkanlagen und zur Abholung bereitgestellte Gelbe Säcke. Der dadurch verursachte Lärm, die Verunreinigungen sowie die Beschädigungen von Bauwerken und Denkmälern durch Vogelkot, sind zunehmend Ärgernisse für die Allgemeinheit. Weiterhin soll die Satzung auch ein Verbot der Fütterung von Waschbären, Wildschweinen, Füchsen, Mardern und anderen wildlebenden Tieren beinhalten.

Die aufgeführten Tiere finden in den naturbelassenen Gebieten in und um Lübeck genug Futter. Die Fütterung stellt daher eine falsch verstandene Tierliebe dar, die Probleme schafft bzw. vergrößert. Das oftmals nicht tiergerechte Füttern (z.B. mit Brötchen, Eiswaffeln, Pommes) ist zudem für die Tiere gesundheitsschädlich.

Anlagen:

► **Nr. VO/2021/10668**
öffentlich

Lübeck, 18.11.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

AM Rüdiger Hinrichs (FREIE WÄHLER): Anpassung des Taxitarifs prüfen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	

Antrag:

Der Bürgermeister möge eine Anpassung des Taxitarifs prüfen und ggf. der Bürgerschaft als Vorlage entgegenbringen, die eine Mindestlohnerhöhung und die CO2-Steuer, sowie den gestiegenen Weltmarktpreis für Treibstoff berücksichtigt.

Begründung:

Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2022/10782-02**
öffentlich

Lübeck, 16.02.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

AM Rüdiger Hinrichs (Freie Wähler), Antrag zu SPD+CDU:Keine Fütterung von wildlebenden Tieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.02.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	

Antrag:

1. Lübeck erarbeitet unter Einbeziehung der Mitglieder des Vereins „Stadttauben Lübeck e.V.“ ein Konzept für ein „Stadttauben-Management“.

Dieses Konzept soll bis zur Haushaltssitzung 2022 inklusive der entstehenden Kosten vorliegen.

2. Die Kosten sind im Haushalt 2022 fortlaufend zu ordnen.

Begründung:

In dem Antrag von SPD und CDU „Keine Fütterung von wildlebenden Tieren“ heißt es: „Der Bürgermeister wird gebeten, für die Hansestadt Lübeck eine Satzung zu erlassen, die eine Fütterung von Möwen, Schwänen, Enten, Krähen, Wildtauben, Wildschweinen Füchsen, und Waschbären untersagt. Dieses Verbot soll auch das Auslegen von Futter- und Lebensmitteln, die erfahrungsgemäß von den aufgeführten Tieren aufgenommen werden, umfassen. (...)“

Probleme gab es in jüngster Zeit mit ausgelegten Brotresten, die Wildschweine in bewohnte Gegenden und Gärten anlockten.

Zu dem in dem Antrag geforderten Verbot einer Fütterung von Wildtauben hat der Verein Stadttauben Lübeck e.V. alle Fraktionen der Bürgerschaft angeschrieben, und darauf hingewiesen, dass es in Lübeck kein Problem mit Wildtauben (Ringeltauben, Türkentauben etc.) gibt. Wild lebende Stadttauben seien laut Gutachten u.a. von Dr. jur. Christian Arleth für die Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung der Stadt Berlin am 29.10.2021 Nachfahren der Haus- und Brieftauben. „Als solche sind sie nicht allein in der Lage ausreichend artgerechtes Futter zu finden und sind auf den Menschen angewiesen. Die ständige Mangelversorgung führt bei den Stadttauben zu einem großen Nahrungsdruck, der dann ein aufdringliches Verhalten dem Menschen gegenüber verursachen kann.“ Und weiter heißt es, es werde befürchtet, dass ein Fütterungsverbot diese Situation weiter verschlimmern würde. In dem oben genannten Gutachten „wurde festgestellt, dass Städte, die ein Fütterungsverbot für Tauben durchsetzen, dazu verpflichtet sind, diese zu versorgen.“

Da es in der Tat immer wieder zu Kontroversen zwischen Tierschützer*innen und der Lübecker Verwaltung kam, z.B. bei Bemühungen Tauben aus Gebäuden fern zu halten, empfehlen wir dringend, in Lübeck endlich ein Konzept für ein Taubenmanagement einzuführen, wie es bereits in anderen Großstädten erfolgreich gelungen ist.

Bei der Erstellung eines Konzepts soll der Verein Stadttauben Lübeck e.V. einbezogen werden, da sie bereits mehrfach angeboten haben, mit ihren Kenntnissen und ehrenamtlichem Engagement zu einem tierschutzgerechten Umgang mit Stadttauben durch kontrollierte Fortpflanzung und gezielte Fütterung beizutragen.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► **Nr. VO/2022/10782-03**
öffentlich

Lübeck, 17.02.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

AM Hans-Jürgen Martens (DIE LINKE) zu VO/2022/10782 SPD+CDU: Keine Fütterung von wildlebenden Tieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.02.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

1. Ein allgemeines Fütterungsverbot von Stadttauben wird in der Hansestadt Lübeck nicht eingeführt. Dafür empfiehlt der Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung der Bürgerschaft, ein Taubenmanagement für Lübecks Stadttauben einzuführen.
2. Hierbei können die positiven Erfahrungen anderer Städte wie z. B. Hamburg, Hannover, Augsburg und Aachen als Beispiel dienen. In Deutschland wurden schon in über 40 Städten ein Stadttaubenmanagement eingeführt.
3. Der Verein Tierschutz Lübeck u. U. e. V. unter Hinzuziehung des Vereins Stadttauben Lübeck e.V. möge an der Umsetzung eines Taubenmanagements einbezogen werden. Der Verein Stadttauben Lübeck e.V. hat eine Zählung durchgeführt, Nist- und Aufenthaltsplätze identifiziert und ein Konzept erarbeitet, mit dem nach und nach die Vermehrung von Stadttauben in Lübeck reguliert und für diese gesorgt werden kann, damit Tauben an öffentlichen Plätzen nicht mehr als störend empfunden werden.
4. Bei Krähen sind es die Rabenkrähen, die an den Abfall gehen. Saatkrähen und Dohlen wird man dort nicht antreffen. Das Plündern der Abfälle kann gut mit einem geänderten Abfallmanagement begegnet werden, wie mit gelben Tonnen und geschlossenen Abfallbehältern in der Stadt.
5. Gänse, Enten, Möwen, Schwäne sollten nur in den Wintermonaten und in Notlagen gefüttert werden dürfen und dann auch nur von beauftragten Personen.
6. Die Kosten sind im Haushalt 2022 zu ordnen

Begründung:

Ein alleiniges Futtermittelverbot – ohne das Angebot tierschutzfreundlicher Alternativen – hat sich in den meisten Städten als nicht wirksam herausgestellt, um die Stadttaubenpopulation nachhaltig zu reduzieren.

Wissenschaftler und Experten für Vogelmedizin sind sich darüber einig, dass ein Fütterungsverbot lediglich zu einer erhöhten Mortalität der Jungtiere führt und dass entstandene Lücken von der dadurch aktivierten, gesteigerten Brutaktivität der Elterntiere stets wieder gefüllt werden. Adulte Tiere leiden sehr häufig unter Abmagerung und Schwäche, was auf eine nicht artgerechte Nahrungsaufnahme zurückzuführen ist. Der schlechte Ernährungs- und Allgemeinzustand begünstigt wiederum das vermehrte Auftreten von Infektionskrankheiten und trägt zur hohen Sterblichkeitsrate der Tiere bei. Ein Fütterungsverbot widerspricht daher im eigentlichen Sinne dem Tierschutzgesetz.

Durch ein Fütterungsverbot sind die Tiere dazu gezwungen, auf der Straße nach Abfällen zu suchen und sammeln sich somit vermehrt an öffentlichen Plätzen und Gastronomiebetrieben. Durch ihre – als ehemaliges Zuchtziel angelegte - ausgeprägte Standorttreue, verlassen sie selbst ungeeignete Aufenthaltsorte kaum. Dadurch werden sie auch Bürgerinnen und Bürgern lästig.

Auf langfristige Sicht ist die Etablierung von betreuten Taubenschlägen nach dem Augsburger Modell die einzige nachhaltige und tierschutzgerechte Möglichkeit dafür, dass Stadttauben und Menschen in den Städten friedlich koexistieren können und die Population auf einem niedrigen Niveau gehalten wird.

Bei manchen Witterungsverhältnissen und an einzelnen Brennpunkten kann es notwendig sein, dass einzelne Personen Ausnahmegenehmigungen für eine temporäre und kontrollierte Fütterung mit artgerechtem Futter erteilt bekommen, um Tieren in Notlagen zu helfen.

Anlagen:

Ausschussmitglied